Legislative Summary LS-453E

BILL C-27: CANADA AIRPORTS ACT

David Johansen
Law and Government Division

10 April 2003

Library of Parliament
Bibliothèque du Parlement

Parliamentary Research Branch

104-03181/

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

LEGISLATIVE HISTORY OF BILL C-27

HOUSE OF COMMONS		SENATE	
Bill Stage	**Date**	**Bill Stage**	**Date**
First Reading:	20 March 2003	First Reading:	
Second Reading:		Second Reading:	
Committee Report:		Committee Report:	
Report Stage:		Report Stage:	
Third Reading:		Third Reading:	

Royal Assent:

Statutes of Canada

N.B. Any substantive changes in this Legislative Summary which have been made since the preceding issue are indicated in **bold print.**

Legislative history by Peter Niemczak

CE DOCUMENT EST AUSSI PUBLIÉ EN FRANÇAIS

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

TABLE OF CONTENTS

Page

BACKGROUND 1

DESCRIPTION AND ANALYSIS 2

A. Short Title, Interpretation, Application of Proposed Act and National Airports Policy (clauses 1-7) 2
1. Short Title and Interpretation 2
2. Application of Proposed Act 2
3. National Airports Policy 2

B. Part 1 – Roles, Powers and Obligations (clauses 8-34) 3
1. Minister's Role and Powers 3
2. Emergency Orders 4
3. Role and General Obligations of Airport Operators 5
4. Equitable Access to Airport Facilities 6
5. Slots 7

C. Part 2 – Continuance and Incorporation of Airport Authorities (clauses 35-58) 9
1. Continuance 9
2. Head Office, Dissolution, and Powers and Capacity 10
3. Activities of Airport Authorities 12
4. Investments in Other Corporations 12

D. Part 3 – Corporate Governance (clauses 59-99) 14
1. Application 14
2. Nomination, Appointment and Removal of Directors 14
3. Directors 15
4. Board Duties, Chairperson and Meetings 16
5. Committees of the Board 17
6. Auditor 17
7. Conflict of Interest Rules 18
8. Bid Solicitation 19
9. Consultation 19

Page

E. Part 4 – Obligations of Airport Authorities (clauses 100-118) 19
1. Application of Part 4 and Names of Airports 19
2. Land Use 20
3. Airport Master Plan 20
4. Environment 21
5. Construction and Fire Prevention Standards 22
6. Acquiring Land 22
7. Other Obligations 23

F. Part 5 – Disclosure and Accountability (clauses 119-141) 23
1. Application 23
2. Business Plan 24
3. Financial Statements 24
4. Auditor's Report 24
5. Annual Report 25
6. Annual Meeting and Meetings With Selecting Bodies 25
7. Public Access to Documents 25
8. Survey, Performance Indicators, and Performance Reviews 25

G. Part 6 – Airport Fees (clauses 142-182) 26
1. Application 26
2. Imposition of Fees 27
3. Charging Principles and Establishment and Revision of Fees 27
4. Procedure for Notices and Announcements 28
5. Consultations and Representations 28
6. Effective Date of Fees 28
7. Appeals 28
8. Additional Provisions Regarding Passenger Fees 29
9. Bringing Existing Fees Into Compliance 29
10. Seizure and Detention of Aircraft 29

H. Part 7 – Compliance and Enforcement (clauses 183-210) 29
1. Inspection 29
2. Offences and Punishment 30
3. Administrative Monetary Penalties 31

I. Part 8 – Related and Coordinating Amendments and Coming Into Force (clauses 211-215) 33

COMMENTARY 33

CANADA
LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

BILL C-27: CANADA AIRPORTS ACT*

BACKGROUND

On 20 March 2003, the Hon. David Collenette, Minister of Transport, introduced in the House of Commons Bill C-27, the Canada Airports Act. A ministerial press release issued on the same date noted that the bill modernizes the corporate governance regime for airport authorities and establishes a framework for disclosure and accountability for Canada's major airports.

The bill contains a new National Airports Policy declaration that replaces the current National Airports Policy, which was announced in 1994 and provided the framework that enabled the federal government to promote the commercialization of federally owned airports. The bill completes the legislative framework for Canada's transportation infrastructure (in all modes), in keeping with other legislative initiatives such as those for Canada's air navigation and ports systems.

The bill sets out the respective roles and responsibilities of the federal government and the affected airport operators.

Departmental sources indicate that the introduction of the bill is the culmination of five years of extensive studies, stakeholder consultations and policy development. It takes into account the recommendations from the Local Airports Authority Lease Review (1997-2000); the Auditor General's Report of October 2000; the June 2001 Report of the *Canada Transportation Act* Review Panel; the September 2002 Report of the Independent Transition Observer on Airline Restructuring; and the Twenty-first Report (May 2002) of the House of Commons Standing Committee on Public Accounts (concerning airport transfers). It

---

* Notice: For clarity of exposition, the legislative proposals set out in the bill described in this Legislative Summary are stated as if they had already been adopted or were in force. It is important to note, however, that bills may be amended during their consideration by the House of Commons and Senate, and have no force or effect unless and until they are passed by both Houses of Parliament, receive Royal Assent, and come into force.

draws upon 10 years of post-divestiture experience. It also fulfils one of the commitments made in the federal government's White Paper entitled *Straight Ahead – A Vision for Transportation in Canada* (25 February 2003), and contributes to the government's governance agenda as set out in the 2002 Throne Speech.

DESCRIPTION AND ANALYSIS

A. Short Title, Interpretation, Application of Proposed Act and National Airports Policy (clauses 1-7)

1. Short Title and Interpretation

Bill C-27 is entitled the Canada Airports Act (clause 1). Clause 2 sets out the relevant definitions for purposes of interpreting the bill.

2. Application of Proposed Act

The bill is binding on both the federal and provincial Crowns (clause 3). The bill does not apply to airports operated under the authority of the Minister of National Defence (clause 4).

The Governor in Council may, by order, amend Schedules 1 or 2 to the bill (clause 5). Schedule 1 lists airport authorities, airports, and transfer dates, i.e., the date of the legal transfer of the management of an airport from the federal government to an airport authority. Considering that certain parts of the bill apply only to airports listed in Schedule 1, a mechanism is required to make amendments from time to time to this listing. Schedule 2 is the listing of airports, *other than* those operated by airport authorities and listed in Schedule 1, or airports operated by the territories or airports with traffic greater than 200,000 enplaned and deplaned passengers per year, but which are nevertheless considered significant and therefore subject to the bill.

In case of an inconsistency between a previously existing lease of an airport to an airport operator and provisions of the bill, the latter prevails (clause 6).

3. National Airports Policy

A new National Airports Policy declaration is set out in clause 7, replacing the 1994 National Airports Policy statement, which was focused on commercialization of federally owned airports.

Departmental officials point out that, since 1994, there have been significant changes to the air industry and the new, modernized airports policy statement better reflects the interests of Canadians and the needs of the airport community.

B. Part 1 – Roles, Powers and Obligations (clauses 8-34)

1. Minister's Role and Powers

Clause 8 sets out the role of the Minister of Transport, which is to protect the public interest in respect of airports, in a manner consistent with the national airports policy set out in clause 7. The Minister may at any time audit or review, or cause to be audited or reviewed, the business and affairs of an airport authority (clause 9(1)). This power is considered necessary in order for the Minister to fulfil his or her role under clause 8. The person conducting the audit or review has all the powers of an inspector, whose powers are set out under Part 7 of the bill (clause 9(2)). These powers are required to ensure that all of the relevant information required for the audit or review will be made available.

No person other than the Minister, or a person whom the Minister has authorized in writing, may exercise any of the Minister's powers under the bill (clause 10). This provision ensures that airport authorities can be shown official proof of delegation by the Minister.

Nothing in the bill derogates from the Minister's powers under any other federal statute (clause 11).

Clause 12(1) provides that a direction made by the Minister under the bill is not a statutory instrument within the meaning of the *Statutory Instruments Act*. Departmental sources point out that a Ministerial direction is made only in exceptional circumstances and, in those rare cases where the Minister has need to issue a direction, compliance with the direction must be *timely*, if not immediate. They note that the provisions of the *Statutory Instruments Act* are not suited to the need for timely implementation of such directions.

A Ministerial direction is final and is not subject to review by a court (clause 12(2)). Court review would interfere with the timely implementation of a direction. As well, no action for damages may be brought in respect of measures taken pursuant to a Ministerial direction (clause 12(3)). The Minister may issue any direction subject to the terms and conditions that the Minister considers appropriate (clause 12(4)).

A review of the bill must be completed by the Minister after the fifth year following Royal Assent to the bill. A report of the results of the review must be laid before each House of Parliament on any of the first 15 days on which the House is sitting after the report is completed (clause 13).

2. Emergency Orders

Clause 14(1) provides the Governor in Council with the authority to take steps (or direct an airport operator or any other person to take any steps), by order, that it considers essential to protect "critical airport infrastructure" if it is of the opinion that an extraordinary disruption to the continued operation of airports exists or is imminent (excluding a labour disruption); that a failure to act would be contrary to the interests of users or the public; and that no other provision of the bill or another federal Act is sufficient to remedy the situation. The rationale, according to departmental officials, is that the federal government must be able to act in the interests of the public in order to protect the critical airport infrastructure in the country. The order has effect for no more than 90 days after it is made, but it may be renewed by the Governor in Council for one further period of 90 days (clause 14(2), (3)). The Minister must cause such an order to be laid before both Houses of Parliament within seven sitting days after the order is made (clause 14(4)). The order laid before Parliament must be referred for review to the standing committee designated by Parliament for the purpose (clause 14(5)). A resolution that the order be repealed may be adopted by both Houses of Parliament before the expiry of 30 sitting days of Parliament after the order is laid before both Houses, in which case the order ceases to have effect on the day on which the resolution is adopted or, if the adopted resolution specifies a day on which the order ceases to have effect, on that specified day (clause 14(6)). The order is not a statutory instrument within the meaning of the *Statutory Instruments Act* (clause 14(7)). For purposes of the above, "critical airport infrastructure" is defined in clause 14(8) to mean:

> the facilities, services, property and information systems that support the operation of airports and that are essential to the health, safety, security and economic well-being of Canadians or to the effective functioning of one or more governments in Canada.

3. Role and General Obligations of Airport Operators

The role of airport operators is to operate their airports in a manner consistent with the National Airports Policy and the bill (clause 15).

Airport operators must provide to the Minister, in the form and manner and within the time specified by the Minister, information that the Minister considers necessary to exercise his or her powers and to carry out his or her duties and functions (clause 16). Airport operators must take whatever measures are necessary to permit Canada to meet its international obligations under bilateral and multilateral agreements in respect of aeronautics and trade (clause 17). Canada is a signatory to a number of international treaties and conventions (for example, NAFTA) and airports play a role in fulfilling Canada's obligations under these agreements.

Operators of airports serving international traffic must erect signs welcoming passengers to Canada, as well as display the Canadian flag, in prominent places for arriving international passengers; they must also display the Canadian flag in other prominent places at the airport (clause 18(1)). The Governor in Council may make regulations in the above regard (clause 18(2)). As well, airport operators must assist the government at their airports in welcoming and facilitating state visits to Canada by foreign dignitaries (clause 19).

Airport operators must permit landing and taking off at airports, free of charge, by all Canadian military aircraft and all civil aircraft owned by and exclusively used in the service of the federal Crown or the government of a foreign state, other than a state that the Governor in Council designates, by order, as one in respect of which fees may be imposed (clause 20). The exception is necessary in order to permit Canadian airports to charge fees to specific states that, contrary to international practice, charge Canadian state aircraft that land or take off from their airports.

Clause 21 concerns information about "fees," which are defined in clause 2 to mean aeronautical fees or passenger fees or both. An "aeronautical fee" is defined in the same clause to mean a charge imposed on air carriers or other operators of an aircraft for their use of "airside and terminal facilities and services" (also defined in clause 2), for example, landing fees and terminal fees. A "passenger fee" is defined in that clause to mean a charge imposed on passengers for their use of the above facilities and services. There is a need for separate definitions of aeronautical and passenger fees because some of the requirements of Part 6 concerning fees differ depending on whether the fees are aeronautical or passenger fees.

Upon request, airport operators must make available to any person the following information about fees imposed at their airport: the amount of each fee; the persons subject to each fee and the conditions for becoming subject to it; and the method the airport operator uses for collecting fees (clause 21(1)). Airport operators must post an electronic version of the information on their Internet site, if they have one (clause 21(2)).

Airport operators must also provide, on request, any facilities, land, services and human resources that are required by the Minister or another minister designated under the *Emergency Preparedness Act* to fulfil their responsibilities under that Act (clause 22).

Subject to two specified exceptions, no airport operator may disclose any financial, commercial or technical information supplied to it by an air carrier and that is consistently treated as confidential by the air carrier (clause 23(1)). One exception is where information must be supplied by an airport operator to the Minister pursuant to clause 16 to enable the Minister to carry out his or her duties. The other is where the disclosure is made in such a way that it does not identify, or permit the identification of, the air carrier (clause 23(2)).

4. Equitable Access to Airport Facilities

Clause 24(1) requires airport authorities and other airport operators to provide, to air carriers who operate aircraft at their airports, equitable access to the facilities or air terminal building described in sub-paragraphs (a)(i) to (iv) of the definition of "essential activities" in clause 2. However, airport operators are not required to construct a new facility or air terminal building or expand an existing one in order to comply with the above requirement (clause 24(2)). A couple of exceptions to clause 24(1) are set out in clause 24(3).

Clause 25(1) requires airport operators to publish a declaration describing how they plan to meet their equitable access obligations under clause 24. The declaration, the requisite contents of which are spelled out in clause 25(3), must be made within one year after the coming into force of clause 25 or within one year after the day on which the person becomes an airport operator (clause 25(2)). The declaration must be updated when there is a change of information regarding any of its contents (clause 25(4)).

Clause 26(1) authorizes the Minister to direct an airport operator to take any measures that, in his or her opinion, are necessary to bring the operator into compliance with its equitable access obligations under clause 24(1). Clause 26(2) provides the Minister with additional authority to issue a direction in the circumstances spelled out therein.

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

5. Slots

A "slot" is defined in section 2 for purposes of the bill to mean a period that is allocated to any person during which an aircraft operated by that person is authorized to land at or to take off from an airport. Slots are the property of the federal Crown (clause 27). Departmental sources point out that slot availability and time can be an important factor affecting the level of air services competition in Canada. Therefore, affirmation of federal Crown ownership ensures that, where necessary, intervention is possible to ensure the proper management of slots.

Clause 28(1) authorizes the Minister to make an order designating any airport as an airport requiring slot allocation, after consultation with the airport operator and NAV CANADA. The Minister may specify in the order the periods for which it applies and the maximum number of slots that may be allocated over a specific period. The Minister may, by order, cancel, amend or renew a designation (clause 28(2)).

If the Minister designates an airport as an airport requiring slot allocation or if the air carriers operating at an airport, after consultation with the airport operator, decide that slot allocation is desirable, the air carriers and the airport operator may, by agreement, select a slot coordinator (clause 29(1)). The air carriers and the airport operator may agree on the terms for engaging a slot coordinator, including the amount of the slot coordinator's remuneration and their responsibilities for paying it (clause 29(2)). In cases where air carriers and the airport operator do not agree on the selection of a slot coordinator or the terms of the slot coordinator's engagement, the Minister is given the authority to select the coordinator or decide on the terms for the coordinator's engagement (clause 29(3)). Slot coordinators are not agents of the federal Crown (clause 29(4)).

Clause 30(1) requires the slot coordinator to allocate, renew and withdraw slots in accordance with the regulations or, if there are none, in a manner consistent with the slot allocation procedures applied by the international air transport industry. Subject to clause 32, the slot coordinator may allocate, renew or withdraw slots only if the airport operator has confirmed the availability of the necessary facilities and services at the air terminal building (clause 30(2)).

Clause 31(1) requires the airport operator and air carriers operating at the airport to provide the slot coordinator with any information in their possession that, in the opinion of the slot coordinator, is required to carry out his or her functions. Subject to the exceptions noted

below, the slot coordinator must not disclose any financial, commercial or technical information if it is confidential information supplied by an air carrier or airport operator that is consistently treated as confidential information by the air carrier or operator (clause 31(2)). However, the information may be disclosed if the disclosure is made in such a way that it does not identify the source of the information (clause 31(4)). As well, the slot coordinator must provide to the Minister information that the Minister considers necessary to exercise his or her powers, duties or functions (clause 31(3)).

Clause 32(1) permits the Minister to direct a slot coordinator, or an airport operator in the absence of a slot coordinator, to allocate, renew or withdraw any slot, or a number of slots within a specified period, if, in the Minister's opinion, it is necessary for ensuring equitable access to slots by domestic air carriers providing domestic air services. Clause 32(2) authorizes the Minister, with the concurrence of the Minister of Foreign Affairs, to direct a slot coordinator, or the airport operator if there is no slot coordinator, to withdraw a slot from foreign carriers or to withdraw from them a number of slots within a specified period. (The Canadian government currently does not have the authority to withdraw slots at Canadian airports from foreign carriers.) A direction of the Minister prevails over regulations made to the extent of any inconsistency (clause 32(3)).

Clause 33(1) prohibits a person who has been allocated a slot from selling or transferring it. However, notwithstanding that prohibition, a person who has been allocated a slot may, in accordance with the regulations, lend the slot free of charge to another person or exchange it for another slot. In the absence of regulations, the loan or exchange may be made only after giving notice to the slot coordinator or, if there is none, to the airport operator (clause 33(2)). Departmental officials point out that the prohibition of outright sale or permanent transfer of slots protects against misuse of slots for competitive reasons, namely, prevention of other airlines from obtaining slots.

Clause 34 enables the Governor in Council to make regulations respecting slots, including the selection of slot coordinators; the allocation, renewal and withdrawal of slots; and the loan or exchange of slots.

C. Part 2 – Continuance and Incorporation of Airport Authorities (clauses 35-58)

1. Continuance

Clause 35(1) provides for airport authorities that are *federally* incorporated under Part II of the *Canada Corporations Act*, to be listed in column 1 of Part 1 of Schedule 1 and to be continued as corporations under the bill, under the names set out in column 2 of Part 1 of Schedule 1. Clause 35(2) empowers the Governor in Council to continue, by order, any of the airport authorities incorporated under a *provincial* statute and whose name is set out in column 1 of Part 2 of Schedule 1 by adding the authority to column 2 of Part 1 of Schedule 1, after the continuance under the bill as a corporation is authorized by the laws of the province where it is incorporated. The authority is continued under the bill as a corporation under the name set out in column 2 of Part 1 of Schedule 1 on the day on which its name is added to Part 1 of Schedule 1.

Each airport authority's incorporating documents, other than its by-laws, cease to have effect on the day it is continued under the bill (clause 35(3)). Airport authorities must, within three months of being continued under the bill, deliver to the Minister copies of new by-laws that are consistent with the bill. Their existing by-laws remain in force until replaced by the new by-laws (clause 35(4)).

The designations of airport authorities as designated airport authorities under the *Airport Transfer (Miscellaneous Matters) Act* remain in effect (clause 35(5)). This provision is necessary to ensure that the benefits and obligations of being a designated airport authority under the above Act are not lost upon the coming into force of the bill.

Any reference in any document to an airport authority under its name prior to continuance as a corporation under the bill is deemed to be a reference to the airport authority under the name under which it is continued under the bill (clause 35(6)).

Clause 36(1) authorizes the Governor in Council to make an order adding the name of a new airport authority to Part 1 of Schedule 1; the order must name the authority's first directors and contain its first by-laws. This provision thus allows for new airport authorities to be created and to come under the bill in the future. On the day on which the name of a new airport authority is added to Part 1 of Schedule 1, it becomes a corporation governed by the bill (clause 36(2)).

Clause 37 provides that the property, rights and obligations of an airport authority that is continued as a corporation under the bill continue as the property, rights, and obligations of the corporation.

Clause 38(1) requires an airport authority listed in Part 1 of Schedule 1 to file new by-laws that are consistent with the bill with the Minister within *three months after the clause comes into force*. Subsequent amendments to those by-laws must be filed with the Minister within 30 days after they are made. Similarly, pursuant to clause 38(2), an airport authority incorporated under provincial statute and currently listed in column 1 of Part 2 of Schedule 1, but whose name is added to Part 1 of Schedule 1 by order of the Governor in Council (referred to in clause 35(2)), must file new by-laws with the Minister that are consistent with the bill within *three months after the order is made*. Any subsequent amendment to those by-laws must be filed with the Minister within 30 days after it is made.

If the Minister is of the opinion that the by-laws of an airport authority do not comply with the bill, the Minister may, within 90 days after the day on which the by-laws or any amendments are filed, direct the authority to amend its by-laws to ensure compliance and specify in the direction the date before which the amendment must be made (clause 38(3)). The airport authority must inform all "selecting bodies" (as defined in clause 2) without delay of any changes to its by-laws (clause 38(4)). Any by-laws (or amendments) that do not comply with clause 38 cease to be in force (clause 38(5)).

Clause 39 requires the by-laws referred to in clause 38 to provide for amendments to the airport authority's nomination and appointment process to make it comply with the bill as soon as possible and not later than the time period specified therein.

No by-law, plan or other document that an airport authority is required to have, adopt or prepare under the bill is a statutory instrument within the meaning of the *Statutory Instruments Act* (clause 40). This eliminates the possibility that these documents would be considered statutory instruments, which would have the effect of imposing the formal publication requirements for statutory instruments (under the above Act) on airport authorities in the preparation of these documents.

2. Head Office, Dissolution, and Powers and Capacity

The head office of an airport authority must be at or near the airport leased to it, or in the principal municipality that is served by the airport (clause 41).

Clause 42(1) authorizes the Governor in Council to dissolve, by order, an airport authority by deleting its name from Part 1 of Schedule 1 if the Governor in Council is satisfied that the authority has adequately provided for the payment or discharge of all its obligations. Upon dissolution, all property of the airport authority is transferred to the federal Crown or, alternatively, to a successor organization to the authority designated by the Minister (clause 42(2)).

In the case of dissolution, clause 43 authorizes the Governor in Council to take, by order, any measures that are necessary for the transfer of property and the continued operation of the airport.

Clause 44(1) establishes that the purpose of an airport authority is to carry out its "airport undertaking" (defined in clause 2 to mean a business consisting of the operation, management, maintenance and development of an airport) in a manner consistent with the bill. In so doing, the airport authority must take into account the interests of users, the airport's contribution to the national air transportation system and the airport's contribution to the economy and the public of the region it serves (clause 44(2)).

An airport authority is not an agent of the federal Crown (clause 45). The reason for this provision is to ensure that the Crown does not become liable for the debts of airport authorities. In principal/agent relationships, the principal is liable for the activities of the agent.

Clause 46(1) provides that, subject to the bill, an airport authority has the legal capacity of a natural person. In addition, it may make by-laws, and it may issue a bond or debenture or other evidence of indebtedness (clause 46(2), (3)). Because natural persons cannot make by-laws and issue bonds or debentures, those powers must be explicitly given by the bill.

An airport authority is a corporation without share capital. It must apply all its revenues towards promoting its purpose in accordance with the bill and may not distribute any surplus (clause 47). The reason for this provision is that in order for airport authorities to retain their ability to be non-taxable, they must retain their not-for-profit status.

Clause 48 authorizes an airport authority to invest moneys in its reserves, or moneys not required in the short term, only in the financial instruments referred to in that provision.

After entering into an agreement, an airport authority or its guarantor cannot claim that the transaction is invalid because its by-laws did not authorize the transaction, or the authority's director, officer or agent acted beyond his or her powers, or the documents used by any of these officials were not valid (clause 49(1)). The above does not apply, however, if the

person who acquired rights under the transaction knew or should have known that the party acting for the airport authority was acting beyond his or her powers; that the by-laws were not complied with; or that the documents were invalid (clause 49(2)).

3. Activities of Airport Authorities

Clause 50(1) provides that an airport authority may not own or operate any business or undertaking that is not an "airport undertaking," defined in clause 2 to mean a business consisting of the operation, management, maintenance and development of an airport. Clause 50(2) sets out the general rule regarding permissible activities in which an airport authority may engage in its airport undertaking. An airport authority must carry out its airport undertaking alone, and not in partnership or as a joint venture with any person (clause 50(3)). It must not hold an ownership interest in, or operate as, or be, an air carrier (clause 50(4)).

According to clause 51(1), "essential activities" (as defined in clause 2) may be carried out only a) by an airport authority; or b) by a person who acts on behalf of the airport authority and who meets the requirements spelled out in clause 51(1)(b). In carrying out essential activities, an airport authority may enter into a contract with any person for the provision of services to the airport authority if the person conducts its transactions with the authority on commercial terms and is not an entity in which the authority holds an interest (clause 51(2)). An exception is set out in clause 51(3).

"Complementary activities" (as defined in clause 2) may be carried out only by an airport authority itself, a corporation referred to in clause 54(1), or by any other person who is not a corporation in which the airport authority holds an ownership interest (clause 52(1)). An exception is set out in clause 52(2).

4. Investments in Other Corporations

Clause 53 needs to be read in conjunction with clause 50(1) which, as noted above, stipulates that an airport authority may not own or operate any business or undertaking that is not an airport undertaking as defined in clause 2. Clause 53 provides that no airport authority may have an ownership interest in any entity except a subsidiary or a corporation referred to in clause 54(1). As well, no subsidiary may have an ownership interest in any entity except a corporation. A subsidiary is defined in clause 2 to mean any corporation of which an airport authority holds more than 50% of the shares, either directly or through one or more other corporations of which it holds more than 50% of the shares.

Clause 54(1) sets out the criteria that Canadian-controlled corporations must meet in order for an airport authority to be permitted to have an ownership interest in them. The Governor in Council may make regulations respecting the criteria, including additional criteria, that are applicable to those Canadian-controlled corporations (clause 54(2)).

The chairperson of an airport authority is prohibited from being the chairperson of a Canadian-controlled corporation in which the airport authority has an ownership interest under clause 54; and not more than 49% of the directors of the airport authority can be directors of that corporation (clause 55(1)). Those Canadian-controlled corporations in which an airport authority is permitted to have an ownership interest as spelled out in clause 54 are required to disclose the details of contracts involving expenditures of more than $100,000 that were not awarded by public bid solicitation process (clause 55(2)).

Clause 56(1), concerning subsidiaries, should be read in conjunction with clause 53, referred to above. A subsidiary of an airport authority must meet the criteria spelled out in clause 56(1). The Governor in Council may make regulations respecting the above criteria, including additional criteria applicable to subsidiaries (clause 56(2)). The chairperson of the airport authority may not be the chairperson or chief executive officer of a subsidiary (clause 56(3)). Less than 50% of the directors of the airport authority may be directors of a subsidiary (clause 56(4)).

Clause 57(1) permits airport authorities to invest in other corporations in any year the lesser of 1) the amount by which 10% of its unconsolidated gross revenues for the previous fiscal year exceeds its total financial exposure to date, and 2) 2% of its unconsolidated gross revenues for the previous fiscal year. Clause 57(2) enumerates the elements that are included in the calculation of "financial exposure." Clause 57(3) requires a corporation in which an airport authority holds an ownership interest to pay an annual dividend to its shareholders in the amount specified therein. However, a dividend is not to be paid if it would put the corporation at risk of bankruptcy (clause 57(4)). Clause 57(5) provides that an airport authority may not hold an ownership interest in another corporation unless the corporation agrees to indemnify the authority for any amount that it is required to pay in respect of that corporation, other than the amount that is included in the airport authority's financial exposure (as calculated in clause 57(2)) with respect to that corporation.

Within 30 days after the coming into force of clause 58, each airport authority must submit to the Minister a statement of the total amount of the authority's financial exposure in any corporation in which it had an ownership interest and details of those investments as of the coming into force of the clause (clause 58(1)). Despite the 10% limit on financial exposure (clause 57(1)), the Minister may permit that limit to be exceeded if the Minister considers it necessary in order to retain Canadian control over a Canadian-controlled corporation referred to in clause 54(1) or a subsidiary referred to in clause 56(1) that was in existence on 1 January 2003 (clause 58(2)). Clause 58(3) requires an airport authority and all other corporations in which it has an interest to meet the requirements of clauses 53 to 57 (regarding investments in other corporations) within five years after the coming into force of clause 58.

D. Part 3 – Corporate Governance (clauses 59-99)

1. Application

Part 3 applies to airport authorities set out in Part 1 of Schedule 1 (clause 59).

2. Nomination, Appointment and Removal of Directors

The board of an airport authority consists of not less than 11 and not more than 15 directors, the number of which is set by the by-laws of the authority (clause 60). The directors are appointed for a term of not more than three years (clause 61(1)); their terms are renewable, but the total duration of the terms held by any director after the transfer date (defined in clause 2) must not generally exceed nine years (clause 61(2)). There is an exception in that the total duration of the terms held after the transfer date by one director on the board of any airport authority may exceed nine years, but may not exceed 12 years (clause 61(3)). Directors holding office on the day the bill is assented to may continue to hold office for a period of three years or until the expiry of their term, whichever occurs first (clause 61(4)). The directors holding office on the day the bill is assented to may be appointed as directors if they meet the requirements of the bill (clause 61(5)).

The by-laws of an airport authority must provide for the process of nomination, appointment and removal of directors (clause 62). Clause 63 sets out details regarding nomination or appointment of directors, including the "selecting bodies" that are involved in the process. The directors must collectively have the skills and knowledge necessary to carry out the duties of the board, and have the necessary experience in law, engineering, accounting, management and the air carrier industry (clause 64).

When a director ceases to hold office or there is an upcoming vacancy, the airport authority must, without delay, notify the relevant selecting bodies (as described in clause 63) of the vacancy and submit to the selecting bodies information regarding the required qualifications for becoming a director and the particular skills, knowledge and experience needed by the board at that time (clause 65(1)). The selecting bodies must consider that information as well as consult with the governance committee established by the board under clause 85 prior to nominating or appointing a director (clause 65(2), (3)).

Before a director's initial appointment, the airport authority must conduct, for individuals interested in becoming directors, at least one information session on the purpose of an airport authority, the respective roles of the authority and the Minister, and the powers, duties and functions of directors (clause 66).

Clause 67 specifies the circumstances under which a *selecting body* referred to in clause 63 may, or in certain cases must, revoke the appointment of a director whom it appointed. Similarly, clause 68 specifies the circumstances when the *board* may, or in some cases must, revoke the appointment of a director it has appointed.

A director may resign by following the procedure set out in clause 69, which also sets out the effective date of resignation.

3. Directors

Clause 70 sets out details regarding the activities, personal circumstances and relationships by reason of which persons are ineligible to hold office as a director.

Directors of the board of, and officers of, airport authorities must, in exercising their powers and duties, act honestly and in good faith with a view to the best interests of the authority, and exercise the care, diligence and skill that a reasonably prudent person would exercise in comparable circumstances (clause 71(1)).

The board or a director may, in accordance with the by-laws and at the expense of the airport authority, retain the services of an independent professional to enable the board or director to exercise their powers and duties (clause 72).

Clause 73 allows for and, in certain cases, requires the indemnification of a director or officer of an airport authority for costs and expenses reasonably incurred in respect of civil, criminal, administrative, investigative or other proceedings in which they are involved because of their association with the authority. Certain limitations are provided in the clause.

4. Board Duties, Chairperson and Meetings

Clause 75(1) provides that the board is responsible for establishing the strategic direction of the airport authority, for taking important decisions for the authority and for overseeing the management of its business and affairs. Clause 75(2) sets out a detailed list of duties that may *not* be delegated by the board.

Clause 76 requires the board to elect a chairperson from among the members of the board for a term not exceeding two years. The chairperson's term may be renewed more than once.

The board and each of its committees must keep minutes of meetings (clause 77). Clause 78 requires the board to meet as often as necessary, but at least four times a year. The board must also meet at the request of a majority of directors or if the selecting bodies request a meeting under clause 84. A majority of the directors of the board constitutes a quorum (clause 79).

The chief executive officer is entitled to attend meetings of the board except in specified cases where the board may exclude him or her (clause 80).

Subject to specified exceptions, directors may participate in meetings of the board (or one of its committees) by means of a telephonic, electronic or other communication facility that permits all participants to communicate adequately with each other during the meeting (clause 81).

According to clause 82, a resolution in writing, signed by all the directors entitled to vote on that resolution at a meeting of the board (or a committee of the board) is as valid as if it had been passed at a meeting of the board (or committee). The resolution must be kept with the minutes of the meetings of the board (or committee).

A director may dissent to any resolution passed or action taken at a meeting of the board (or committee) only if the director follows the procedure set out in clause 83.

Clause 84(1) requires the board, at the request of at least four selecting bodies (at least one of which is a municipality or a regional authority referred to in clause 63(4) and at least one of which is a non-governmental entity referred to in clause 63(5)), to hold a special meeting to discuss any issue raised, and invite all the selecting parties to attend. Two-thirds of all directors, including the chairperson, constitute a quorum for the special meeting (clause 84(2)).

5. Committees of the Board

The board *must* establish a governance committee and an audit committee and *may* establish any other committees that it considers necessary to fulfil its duties (clause 85).

Clause 86(1) provides that the *governance committee* consists of a number of directors that is less than a majority of the directors of the board fixed under clause 60 but not less than three. Clause 86(2) sets out the powers, duties and functions of the governance committee. The chairperson may call a meeting of the committee at any time but must call the meeting at the request of a member (clause 86(3)). The committee may meet as often as required and the members must meet in person at least four times a year (clause 86(4)).

Similarly, the *audit committee* consists of a number of directors that is less than a majority of the directors of the board fixed under clause 60 but not less than three (clause 87(1)). The members of the audit committee must have experience and knowledge related to finance and accounting, and at least one must be a member in good standing of an institute or association of accountants incorporated under provincial legislation (clause 87(2)). The chairperson of the board of the airport authority may not be the chairperson of the audit committee (clause 87(3)). The powers, duties and functions of the audit committee are set out in clause 88.

The chairperson of the audit committee may call a meeting of the committee at any time but must call a meeting at the request of the auditor *or* a member of the committee (clause 89(1)). As in the case of the governance committee, the committee may meet as often as required but the members of the committee must meet in person at least four times a year (clause 89(2)). Clause 89(3) requires the committee to invite the auditor appointed under clause 90 to all of its meetings and to give the auditor a copy of every resolution proposed for signature by the members of the committee under clause 82. The auditor must attend any committee meeting held during his or her term of office if so requested by a committee member (clause 89(4)). An auditor attending a committee meeting is entitled to be heard and to have his or her expenses paid by the airport authority (clause 89(5)).

6. Auditor

Clause 90(1) requires the board to appoint an auditor for the airport authority to hold office for a renewable term of one year. Clause 90(2) provides that the auditor may be either an individual or a firm of accountants. It spells out the required qualifications for each.

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

An individual may not normally hold office as auditor for more than five consecutive years, and a firm of accountants may not hold the office for more than 10 consecutive years (clause 90(3)). A transitional provision provides that a firm of accountants that, on the coming into force of clause 90, has held office as auditor for 10 consecutive years or more may continue to hold office until the end of the second calendar year after that coming into force (clause 90(4)). An individual may not be reappointed as auditor until the expiry of three years after ceasing to hold office, whereas a firm of accountants may not be reappointed until the expiry of five years after ceasing to hold office (clause 90(5)). The board must immediately fill a vacancy in the office of auditor (clause 90(6)).

7. Conflict of Interest Rules

Every airport authority must adopt in its by-laws rules, including conflict of interest rules, governing the conduct of its directors and officers (clause 91). Certain requirements are spelled out regarding the conflict of interest rules (clause 92).

Clause 93 requires a director or officer of an airport authority to disclose to the authority, in a specified manner, any interest he or she has in a transaction with the authority. The airport authority must adopt by-laws regarding this matter.

The conflict of interest rules must prohibit directors and officers of an airport authority and related persons from accepting cash (or the equivalent) or a gift from any person attempting to develop a relationship with the authority, or from offering cash or a gift to any such person (clause 94(1)). There is an exception in that the above does not apply to a gift that is not of sufficient value to be construed as improper and the acceptance of which is in accordance with customary business practice (clause 94(2)). For purposes of the above, a gift includes any good, service, benefit, hospitality or promise of a favour (clause 94(3)).

Within the first 30 days after the adoption of the conflict of interest rules, and within the first 30 days after the beginning of each fiscal year, the directors and officers must provide a written declaration to the board acknowledging that they have read the rules and that, to the best of their knowledge, they are in compliance with them (clause 95(1), (3)). A similar requirement applies to individuals prior to taking office as a director or officer (clause 95(2)).

8. Bid Solicitation

In the case of contracts involving expenditures in excess of $100,000 (or such higher limit prescribed by the Governor in Council, by order) that were not awarded under a public bid solicitation process, an airport authority must disclose the name of the contracting party, the purpose and value of the contract and the reasons why a public bid solicitation process was not followed (clause 96(1), (3)). An airport authority must not engage in contract splitting to avoid the application of the above provision (clause 96(2)).

9. Consultation

Pursuant to clause 97(1), each airport authority must invite the air carriers operating at the airport to meet with it at least once a year. Each air carrier may be represented by a maximum of three directors and officers, and the airport authority must be represented by its chief executive officer, one other officer and the chairperson or, in the event the latter cannot attend, a director. The meetings are a forum for directors and officers of the air authority and of air carriers to discuss strategic issues related to the airport (clause 97(2)).

Clause 98 requires the by-laws of the airport authority to provide for mechanisms for the authority to consult "its community," which includes passengers, persons living or carrying on business near the airport, and persons, other than air carriers, having a business relationship with the authority. Those mechanisms must include a discussion forum concerning matters related to the airport, as provided for in clause 99.

E. Part 4 – Obligations of Airport Authorities (clauses 100-118)

1. Application of Part 4 and Names of Airports

Clause 100 states that Part 4 applies to all airport authorities. It applies only in respect of an airport leased to an airport authority by the federal Crown on the transfer date (as defined in clause 2).

Clause 101 prohibits an airport authority from changing the name of an airport without the written consent of the Minister. However, the Governor in Council may direct an airport authority, by order, to change the name of any airport.

2. Land Use

Every airport authority must have a land use plan, have it approved by the Minister and carry out its airport undertaking in accordance with it (clause 102). The requisite contents of the plan are listed in clause 103(1). The Governor in Council may make regulations respecting the contents of airport land use plans (clause 103(3)).

Clause 104(1) authorizes an airport authority, at any time, to submit an amended land use plan to the Minister for approval. Prior to doing so, the airport authority must consult with stakeholders (clause 104(2)). The airport authority must submit with the amended land use plan a summary of any representations made during the consultations, a resolution of the board approving the amended land use plan, and a summary of its implications for the business plan and the master plan (clause 104(3)). The Minister's decision on whether or not to approve the amended land use plan is final and may not be reviewed in any court (clause 104(4)). If the Minister does not refuse to approve a proposed amended land use plan within 120 days after receiving it and the other information required to be submitted by virtue of clause 104(3), the Minister is deemed to have approved it (clause 104(5)).

An airport authority must consult with the appropriate municipal, regional and provincial authorities in respect of existing or proposed land uses in the vicinity of its airports to promote land uses that are compatible with the safe operation of airports and aircraft (clause 105).

3. Airport Master Plan

Each airport authority must have a master plan and carry out its airport undertaking in accordance with it (clause 106(1)). The requisite contents of the plan are set out in clause 106(2). The Governor in Council may make regulations regarding the contents (clause 106(3)).

Every airport authority must submit its master plan to the Minister within one year after the coming into force of clause 106 or, in the case of a new airport authority, after its name is added to Part 1 of Schedule 1 (clause 106(4)). The airport authority must update its master plan and submit the updated plan to the Minister for review a) every 10 years after the transfer date; b) whenever, in the opinion of the authority, an update is necessary; and c) whenever, in the Minister's opinion, the master plan is not consistent with the approved land use plan (clause 106(5)).

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

In preparing or updating the master plan, the airport authority must consult with stakeholders (clause 106(6)). The airport authority must submit with its master plan or updated master plan a summary of the representations made during the consultations and a resolution of the board approving the master plan or updated master plan (clause 106(7)).

Clause 107(1) permits the Minister to review the master plan or updated master plan to determine whether it is consistent with the airport authority's approved land use plan. If the Minister determines it is not consistent with the approved land use plan, the Minister may identify any inconsistencies and direct the airport authority to eliminate them (clause 107(2)). According to clause 107(3), the Minister may not issue such a direction after the expiry of 120 days after receiving the master plan or updated master plan and the documents referred to in clause 106(7).

4. Environment

Every airport authority must, after consulting air carriers and tenants at the airport, adopt an environmental management plan within one year after the coming into force of clause 108 or, in the case of a new airport authority, after its name is added to Part 1 of Schedule 1 (clause 108(1)). A copy must be submitted to the Minister, without delay, along with any related information or documents that the Minister may require (clause 108(2)). The plan must be updated every three years and a copy of the updated plan must be submitted to the Minister (clause 108(3)). The plan must contain a description of environmental management at the airport, including management of the matters enumerated in clause 108(4). The Governor in Council may make regulations respecting the contents of the environmental management plan (clause 108(5)).

Every airport authority must ensure that storage tanks installed at the airport meet the standards set out in the environmental guidelines referred to in clause 109(1). The airport authority must send the Minster a certificate from an independent, qualified person, in respect of every storage tank installed, certifying that the authority has met its obligation in the above regard (clause 109(2)).

Every airport authority must, without delay, give written notice to the Minister of a spill or release of a substance into the environment, in a quantity or concentration or under conditions that: a) have or may have an immediate or long-term harmful effect on the environment or its biological diversity; b) constitute or may constitute a danger to an

environment on which life depends; or c) constitute or may constitute a danger to human life or health (clause 110(1)). In addition, the airport authority must give notice to the Minister of the measures it is taking to stop the spill or release of the substance and to mitigate damage to the environment (clause 110(2)). Clause 110(3) provides that the normal operation of aircraft or motor vehicles at the airport does not, in itself, constitute the release of a substance referred to in clause 110(1). Clause 110(4) requires the airport authority to keep a record of the spill or release, the clean-up or remedial work performed and any follow-up or monitoring undertaken. It also requires that a copy of the record be sent to the Minister on request.

Clause 111 enables the Governor in Council, by regulation, to take any measures that are necessary to ensure that the condition of any airport does not endanger the environment.

5. Construction and Fire Prevention Standards

Every airport authority must ensure that all airport buildings are constructed in compliance with specified building and fire prevention and suppression standards (clause 112(1)). An airport authority must provide to the Minister on request, in relation to every building constructed at the airport, a certificate from an independent, qualified person certifying that the construction meets the above standards (clause 112(2)).

Every airport authority must ensure that all buildings at the airport are operated in accordance with specified fire prevention and fire suppression standards (clause 113(1), (2)). The airport authority must submit to the Minister, within three years after the coming into force of clause 113, a certificate stating that all buildings at the airport are operated in accordance with the specified standards (clause 113(3)).

6. Acquiring Land

If an airport authority acquires an interest in land (or, in the province of Quebec, a right relating to an immovable) required for the operation or expansion of a facility, air terminal building or road network referred to in paragraph (a) of the definition of "essential activities" in clause 2, the airport authority must acquire it in its own name or, with the Minister's approval, in the name of the federal Crown (clause 114(1)). The Minister may require the airport authority to transfer the interest in land to the federal Crown on such terms as the Minister may specify, for a nominal amount free of all charges or security or other restrictions against the land (clause 114(2)). The airport authority may not transfer an interest in land to any person without the Minister's

approval (clause 114(3)). As well, certain other requirements regarding land acquisition by an airport authority are spelled out in clause 114.

Under the circumstances set out in clause 115, the Minister may, at the request of an airport authority, request the appropriate Minister in relation to Part 1 of the *Expropriation Act* to expropriate an interest in land (or, in Quebec, a right relating to an immovable).

7. Other Obligations

Every airport authority must prominently display the Canadian flag and erect signs in certain places at the airport proclaiming that the airport is owned by the Government of Canada (clause 116(1)). The Governor in Council may make regulations regarding the above matters as well as the contents of the signs (clause 116(2)).

Certain obligations under the *Official Languages Act* apply to airport authorities in relation to their airports as if the authorities were federal institutions and the airports were offices or facilities of those institutions (clause 117).

The Governor in Council may, by order, take any measures that are necessary for the transfer of property and the carrying out of airport operations on the termination or expiry of a lease entered into between an airport authority and the federal Crown on the transfer date (clause 118).

F. Part 5 – Disclosure and Accountability (clauses 119-141)

1. Application

Part 5 of the bill applies to all airport authorities as well as to certain other airport operators referred to in clause 119.

Each airport operator referred to in clause 119(3) must prepare financial statements in respect of its airports annually (clause 120(1)). The annual reports of those airport operators must contain a summary of consultations with air carriers and the community, and a list of other documents respecting the airport that are available to the public and the places where they may be obtained (clause 120(2)).

Airports owned by the governments of Yukon, the Northwest Territories, and Nunavut in Whitehorse, Yellowknife and Iqaluit, respectively, must prepare an annual report including the components set out in clause 121.

Each airport operator referred to in clause 122 must hold an annual meeting to which the public is invited, respecting the carrying out of its airport undertakings. The airport operator must present its annual report at the meeting and give members of the public an opportunity to express their views and ask questions.

2. Business Plan

Every airport authority must, before the beginning of its fiscal year, adopt a business plan for its airports for the upcoming five fiscal years (clause 123(1)). The airport authority must consult with air carriers operating at the airport on the factors to be taken into account in developing its business plan, including traffic forecasts (clause 123(2)). The requisite contents of the business plan are set out in clause 123(3).

3. Financial Statements

Every airport authority must prepare quarterly and annual financial statements that meet the requirements set out in clause 124. The same clause permits the Governor in Council to make regulations respecting the information that is to be included in those financial statements.

An airport authority must not publish or circulate copies of the annual financial statements unless those statements are approved by its board of directors and accompanied by the auditor's report (clause 125).

4. Auditor's Report

The auditor of an airport authority must audit the annual financial statements of the authority and submit a report to it for the fiscal year for which the auditor has been appointed as soon as possible after the end of that fiscal year (clause 126). The auditor must also prepare and submit to the board supplementary reports containing the information set out in clause 127(1). An airport authority must send a copy of those reports to the Minister within 30 days after receiving them (clause 127(2)).

The present or former directors, officers, employees, etc., of the airport authority must provide the auditor, on request, with information and access to records, documents, etc., that they are reasonably able to provide and that are, in the opinion of the auditor, necessary to enable the auditor to exercise his or her powers, duties and functions (clause 128(1)). At the

request of the auditor, the directors of the airport authority must obtain from the present or former directors, officers, employees, etc., of any corporation in which the airport authority holds an ownership interest, information and explanations that they are reasonably able to provide and that, in the opinion of the auditor, are necessary to enable the auditor to exercise his or her powers, duties and functions. The directors must provide the auditor with such information and explanations (clause 128(2)).

5. Annual Report

Every airport authority must prepare an annual report comprising the components set out in clause 129. The Governor in Council may make regulations concerning the contents of the annual reports (clause 130).

6. Annual Meeting and Meetings With Selecting Bodies

Every airport authority must hold an annual meeting that complies with the requirements set out in clauses 131 and 132. As well, every airport authority must invite the selecting bodies to meet at least once a year with a majority of the directors of the board, including the chairperson and the chief executive officer (clause 133(1)). Meetings with the selecting bodies may not deal with the confidential affairs of the airport authority (clause 133(2)).

7. Public Access to Documents

Every airport authority must make available the documents referred to in clause 134 to any person at its head office, during usual business hours and, on payment of a reasonable fee, provide a copy of the documents to them. The authority must list the documents on its Internet site, if it has one (clause 134).

8. Survey, Performance Indicators, and Performance Reviews

Every airport authority must, in the year preceding the performance review referred to in clause 138, conduct a survey at the airport leased to it by the federal Crown, regarding the degree of satisfaction of passengers with the services provided by the authority (clause 135).

Every airport authority must, within one year after the coming into force of clause 136, establish performance indicators applicable to its activities (clause 136). The Governor in Council may make regulations establishing performance applicable to the activities of airport authorities (clause 137).

Clause 138(1) requires the board of an airport authority to cause a review to be undertaken in respect of the business and affairs of the airport authority within six months after the date that is every fifth year after the transfer date. A report of the review must be sent to the board before the end of the six-month period and must be made available to each selecting body and the public within 30 days after it is received by the board. The board must choose a reviewer through a public bid solicitation process and it may not choose the individuals or firms described in clause 138(2). Clause 138(3) sets out the required qualifications for the reviewer and clause 139(1) sets out the requisite contents of the reviewer's report. The Governor in Council may make regulations regarding the contents of the report (clause 139(2)).

Clause 140 requires the airport authority to send a copy of its response to the reviewer's conclusions to each selecting body and the reviewer within 120 days after the expiry of the six-month period referred to in clause 138(1). The airport authority must also make a copy of the response available to the public within that period.

Clause 141 provides that if at least four selecting bodies (at least one of which must be a municipality or regional authority referred to in clause 63(4) and at least one of which must be a non-governmental entity referred to in clause 63(5)) request a meeting within 30 days after the airport authority has sent them its response to the reviewer's report, the board must invite all selecting bodies and the reviewer to a meeting to discuss any matter in the report raised by a selecting body, and any measures to be taken by the authority to implement the recommendations of the report, or the reasons why no such measures may be taken. The meeting must be held within 21 days after the request of the selecting bodies is made.

G. Part 6 – Airport Fees (clauses 142-182)

1. Application

Clause 142(1) specifies that Part 6 of the bill (pertaining to fees) applies to airport authorities and airport operators referred to in paragraphs (c) and (d) of the definition of "airport operator" in clause 2(1). In the case of airport authorities, it applies only in respect of airports

leased to them by the federal Crown on the transfer date. Subject to clause 142(3), Part 6 does not apply to the governments of the Yukon, the Northwest Territories and Nunavut, as airport operators in respect of the airports they own in Whitehorse, Yellowknife and Iqaluit respectively (clause 142(2)). Those airport operators must, if they establish or increase a fee, comply with the requirements set out in clause 142(3).

2. Imposition of Fees

Clause 143(1) provides that an airport operator may impose only the following fees: a) a fee that was in existence immediately before the coming into force of this clause; and b) a fee that has been established or revised after the coming into force of this clause in accordance with Part 6. No person who provides airside and terminal facilities and services on behalf of an airport operator may impose fees (clause 143(2)).

3. Charging Principles and Establishment and Revision of Fees

Airport operators must observe the principles set out in clause 144(1) when establishing or revising a "fee." A "fee" is defined in clause 2 for purposes of the Act to mean an aeronautical fee or a passenger fee or both. An "aeronautical fee" means a charge imposed on air carriers or other operators of an aircraft for their use of airside and terminal facilities and services. A "passenger fee" is defined to mean a charge imposed on passengers for their use of airside and terminal facilities and services.

Airport operators must establish their methodology (and any revisions to it) for determining fees in accordance with Part 6 (clause 145(1)). The requisite contents of the methodology are set out in clause 145(2). In the case of a passenger fee used for a major capital program, infrastructure covered by an agreement referred to in clause 50(2)(c), or a program designated under clause 176, the methodology must explain the matters set out in clause 145(3). The airport operator must explain the policies and principles used for determining charges that it imposes on air carriers other than fees (clause 145(4)).

Clause 146(1) requires airport operators to give notice of any proposal to establish or revise their methodology for determining fees. The requisite contents of the notice are set out in clause 146(2).

The airport operator must, after following the procedures noted in clause 147(1), announce its decision on the methodology for determining fees. The requisite contents of the announcement are set out in clause 147(2).

Airport operators must give notice of any proposal to establish or increase a fee (clause 148(1)). The requisite contents of the notice of the proposal are set out in clause 148(6). A notice of a proposal in respect of a *passenger* fee must include the additional elements set out in clause 148(7).

Clause 149(1) requires the airport authority, after complying with the requirements set out in that provision, to announce its decision in respect of its proposal to establish or increase a fee. The requisite contents of the announcement are set out in clause 149(2). Clause 149(3) requires an announcement in respect of a decision regarding a *passenger* fee to contain *also* the information required under clause 148(7). Clause 149(4) states that the announcement may not be made before the closing date for representations referred to in clause 148(6)(d). The airport operator must announce a reduction in a fee (clause 149(5)).

4. Procedure for Notices and Announcements

Clause 150 generally sets out the procedure concerning notices required to be given and announcements made under specified clauses of the bill.

5. Consultations and Representations

Clause 151 makes provision for public meetings to be held and representations to be made regarding airport operators' proposals to establish or revise their methodology for determining fees.

6. Effective Date of Fees

Clause 152 sets out information regarding the date on which an airport operator may bring an aeronautical or passenger fee into effect. It also spells out the notice requirement in that regard.

7. Appeals

Clauses 153 to 164 set out detailed rules respecting appeals to the Canadian Transportation Agency concerning new or increased aeronautical or passenger fees. A decision of the Agency on an appeal regarding fees is final (clause 163).

8. Additional Provisions Regarding Passenger Fees

Clauses 165 to 170 and 176 to 180 apply specifically to passenger fees, and set out a number of additional provisions pertaining to them.

9. Bringing Existing Fees Into Compliance

Prior to the date specified in clause 171, every airport operator must ensure that all its fees are in compliance with the charging principles (clause 171). The airport operator must make an announcement in that regard (clause 172).

An appeal of a fee set out in the announcement may be made to the Canadian Transportation Agency on the ground that the fee is not in compliance with the charging principles (clause 174(1)). The Agency may either dismiss the appeal or declare that the fee is not in compliance with the charging principles (clause 174(2)). If the Agency declares that a fee is not in compliance with the charging principles, the airport operator must, within 30 days after the declaration, give notice under clause 148 of a proposal to revise the fee or announce that the fee will be reduced (clause 174(3)). Clause 175 sets out the specific cases in which a fee is deemed not to be in compliance with the charging principles.

10. Seizure and Detention of Aircraft

If a fee has not been paid, the airport operator, in addition to other available remedies, may obtain a court order authorizing the operator to seize and detain aircraft (clause 181). Certain aircraft, including any specified by the Governor in Council in regulation, are exempt from seizure and detention under the above clause (clause 182).

H. Part 7 – Compliance and Enforcement (clauses 183-210)

1. Inspection

Clause 183 authorizes the Minister to designate, as an inspector for the administration of the bill, any person or class of persons that the Minister considers qualified. The Minister must give each inspector a designation document specifying the terms and conditions of the designation.

Clause 184(1) enumerates the powers of inspectors for the purpose of administering the bill. Clause 184(2) authorizes inspectors to have access to computers in order to examine data contained in the computer and to reproduce any record from the data for examination.

Upon request, an inspector must show his or her designation document when exercising powers under the bill (clause 185).

It is incumbent upon the person in charge of the place entered by the inspector to provide reasonable assistance to enable the inspector to carry out his or her duties under the bill (clause 186).

2. Offences and Punishment

Clause 187 prohibits a person from knowingly making or providing false or misleading statements or information, either orally or in writing, to the Minister, a slot coordinator or any person acting on behalf of the Minister in connection with any matter under the bill. Clause 188 prohibits a person from knowingly obstructing or hindering, or making a false or misleading statement, either orally or in writing, to an inspector engaged in carrying out his or her duties under the bill. Clause 189 prohibits a person from knowingly making or assisting another person in making a required document that contains an untrue statement of material fact, or omits to state a material fact so that the document becomes misleading.

A contravention of clauses 187, 188 or 189, or of an order of the Governor in Council under clause 14 to protect critical airport infrastructure, constitutes a summary conviction offence for which, in the case of an individual, the punishment is a fine of not more than $50,000 or, in the case of a corporation or an airport operator, a fine of not more than $250,000 (clause 190).

Contravention of an order of the Governor in Council (other than one in respect of critical airport infrastructure), a direction of the Minister, an order of the Agency in relation to the setting of fees, or any other provision of the Act or regulations (other than clauses 187 to 189) constitutes a summary conviction offence for which the punishment is, in the case of an individual, a fine of not more than $10,000 and, in the case of a corporation or an airport operator, a fine of not more than $100,000 (clause 191).

An offence under clauses 190 or 191 that is committed or continued on more than one day is considered as a separate offence for each day (clause 192).

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

Directors or officers of a corporation that committed an offence under the bill are guilty of the same offence unless the act or omission constituting the offence took place without their knowledge or consent or they exercised due diligence to prevent the offence from occurring (clause 193).

3. Administrative Monetary Penalties

Clause 194(1) empowers the Governor in Council to make regulations that establish an administrative monetary penalty scheme (AMPS) and to designate contraventions that may be proceeded with as violations subject to administrative monetary penalties. The maximum penalty if a contravention is proceeded with under the AMPS is $5,000 in the case of an individual and $50,000 in the case of a corporation or airport operator (clause 194(2)). A violation that is committed or continued on more than one day is considered a separate violation each day (clause 194(3)).

Clause 195 sets out the criteria to be taken into account in each case in determining the amount of the penalty.

Clause 196 establishes the dual track. A contravention of a direction, order, provision, etc., designated by regulations under clause 194(1) may be proceeded with either under the AMPS or as a summary conviction offence. Clause 197(1) provides that if a violation is proceeded with under the AMPS, the person who commits the offence is liable to a penalty determined in accordance with the regulations establishing the AMPS (pursuant to clause 194) or the criteria set out in clause 195. An inspector who believes that a violation has been committed must serve notice of violation to the person alleged to have committed the violation (clause 197(2)). Clause 197(3) sets out the requisite contents of the notice of violation. The inspector must provide a copy of the notice of violation and proof of service of it to the Transportation Appeal Tribunal of Canada (clause 197(4)).

If the person pays the penalty specified in the notice of violation, the person is deemed to have committed the violation and proceedings in respect of it are ended (clause 198). A person who neither pays the penalty nor files a request for review is deemed to have committed the violation (clause 199(1)). Where a person neither pays the penalty nor requests a review, the Tribunal must issue a certificate to the Minister indicating the amount of the penalty (clause 199(2)). That certificate is needed as evidence of a debt due to the Crown.

A person who objects to the facts alleged in the notice of violation or the amount of the penalty must request in writing a review of the violation notice by the Tribunal within 30 days after having received the notice, unless the Tribunal, on application, allows for an extension of time (clause 200(1)). The Tribunal must appoint a date, time and place for the review and must inform the inspector and the person who filed the request for review (clause 200(2)). Both the inspector and the person who requested the review have the right to make representations and present evidence (clause 200(3)). The inspector must establish, on a balance of probabilities, that the person named in the violation notice committed the violation (clause 200(4)). The Tribunal member assigned to conduct the review may confirm the inspector's decision or substitute his or her own decision (clause 200(5)).

The Tribunal must inform the person named in the violation notice and the Minister of its decision as well as the right to appeal that decision to the appeal panel of the Tribunal (clause 201). A person who has received the Tribunal's notice of its decision may, within 30 days after being served, appeal that decision to the appeal panel of the Tribunal (clause 202(1)). No appeal is permitted if the person named in the violation notice did not appear at the review hearing, unless there is a reasonable justification for their absence (clause 202(2)). The appeal panel of the Tribunal may either dismiss the appeal, or allow it, in which case it may substitute its determination for the determination appealed against (clause 202(3)). Where the appeal panel finds that a person has committed a violation, the panel must without delay inform the person of the finding and the amount to be paid (clause 202(4)).

Clause 203 provides that a violation is not considered to be an offence. Accordingly, section 126 of the *Criminal Code* (concerning an offence for disobeying a statute) does not apply. The defence of due diligence is available when a contravention is proceeded with under the AMPS (clause 204). The Minister may publicize any violation, the name of the person who committed it and the penalty imposed (clause 205).

Penalties resulting from the AMPS constitute debts due to the federal Crown and may be recovered as any other debt in a court of competent jurisdiction (clause 206(1)). Debt recovery proceedings cannot be commenced any later than two years after the debt became payable (clause 206(2)). Penalties resulting from the AMPS are payable to the Receiver General (clause 206(3)).

The Minister may certify any unpaid amount of a penalty resulting from the AMPS (clause 207(1)).

The Minister's certificate certifying the amount of any unpaid penalty resulting from the AMPS, once registered in a court of competent jurisdiction, has the same effect as a judgment of that court for the amount specified in the certificate and related registration costs (clause 207(2)). The reason for this provision is that a court order may be needed to enforce collection of the penalty.

No proceeding in respect of a violation or a prosecution for an offence may be commenced later than two years after the subject matter became known to the inspector (clause 209(1)). A document appearing to have been issued by an inspector, certifying the day on which the subject matter of the proceeding became known to the inspector, is admissible in evidence without proof of the signature and in the absence of evidence to the contrary (clause 209(2)).

In the event of non-compliance with any provision of the bill, the regulations, or the airport operator's by-laws, the Minister may, in addition to any other right he or she has, apply to the court for an order directing the relevant person to comply with that provision, or restraining the person from being in breach thereof; on such application, the court may so order and make any further order it thinks fit (clause 210).

I. Part 8 – Related and Coordinating Amendments and Coming Into Force (clauses 211-215)

Clauses 211 to 214 make several related and coordinating amendments to other Acts. Clause 215 provides for the coming into force of provisions of the bill (other than a coordinating amendment referred to in clause 214) on a day or days to be fixed by order of the Governor in Council.

COMMENTARY

A number of comments concerning the bill have appeared in the press. For example, an article entitled "Airports bill flies into a storm; Legislation draws criticism from both sides; Collenette says transparency, changes needed" appeared in the *Toronto Star* on 21 March 2003, the day after Bill C-27, the proposed Canada Airports Act, was introduced in the House of Commons. In the article, the Canadian Airports Council, representing the 30 Canadian airports that the bill is intended to govern, stated that the bill, if enacted into law, "will drive up

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

administrative costs – especially at smaller facilities – and hamper the ability of community-based airport authorities to make money at the worst possible time in the history of civil aviation."

According to the same article, airlines have complained that the proposed Act does not give them a real say in how airports collect and spend money, much of it from passengers; and the appeal process, in their view, is not good enough to deal with protests over landing fees or other increases to air carriers.

On the same date, an article entitled "Airport Act could hit flyers in pocketbook" appeared in the *Saint John Telegraph-Journal*. In the article, Rob Robichaud, President and CEO of the Greater Moncton Airport Authority, warned that the proposed legislation, if enacted, "is going to be a tremendous, tremendous strain on smaller airports in terms of financial and administrative costs ... It quite possibly could mean we will have to hire extra staff, and it's going to take an awful lot more time to do things administratively ... These costs are going to have to be transferred to our customers, and that's unfortunate if that is the case."

The article noted that the Transport Minister, the Hon. David Collenette, acknowledged that the bill could mean more red tape for airport operators, but he also argued that it would bring "greater transparency and accountability" to the way Canada's airports are run. Mr. Collenette added that the airline industry may also complain that the bill does not go far enough in helping to justify, for example, how airport improvement charges and other fees are set. "By and large we've had very few problems to date," Mr. Collenette is quoted as saying, "but this will ensure as we go forward that there is a more rigorous application of accountability ... We worked with (airport operators) to try to deal with some of the issues."

Mr. Robichaud countered that more legislation is not the answer for increased accountability, adding that the original ground leases under which federal airports were transferred to local authorities should be sufficient. "There are many mechanisms in there that allow for transparency," Mr. Robichaud said. "I do not believe there is a need to increase that."

Similar criticisms made by officials from a number of other airport authorities across Canada have also appeared in newspapers.

Résumé législatif **LS-453F**

PROJET DE LOI C-27 : LOI SUR LES AÉROPORTS DU CANADA

David Johansen
Division du droit et du gouvernement

Le 10 avril 2003

Bibliothèque du Parlement
Library of Parliament

Direction de la recherche parlementaire

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

HISTORIQUE DU PROJET DE LOI C-27

CHAMBRE DES COMMUNES

Étape du projet de loi	Date
Première lecture :	20 mars 2003
Deuxième lecture :	
Rapport du comité :	
Étape du rapport :	
Troisième lecture :	

SÉNAT

Étape du projet de loi	Date
Première lecture :	
Deuxième lecture :	
Rapport du comité :	
Étape du rapport :	
Troisième lecture :	

Sanction royale :

Lois du Canada

N.B. Dans ce résumé législatif, tout changement d'importance depuis la dernière publication est indiqué en **caractères gras**.

Renseignements sur l'historique du projet de loi :
Peter Niemczak

THIS DOCUMENT IS ALSO PUBLISHED IN ENGLISH

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

TABLE DES MATIÈRES

Page

CONTEXTE 1

DESCRIPTION ET ANALYSE 2

A. Titre abrégé, définitions, champ d'application et politique nationale des aéroports (art. 1 à 7) 2
1. Titre abrégé et définitions 2
2. Champ d'application 2
3. Politique nationale des aéroports 3

B. Partie 1 – Attributions, pouvoirs et obligations (art. 8 à 34) 3
1. Attributions du Ministre 3
2. Mesures d'urgence 4
3. Rôle et obligations générales des exploitants d'aéroport 5
4. Accès équitable aux installations aéroportuaires 6
5. Créneaux 7

C. Partie 2 – Prorogation et création des administrations aéroportuaires (art. 35 à 58) 9
1. Prorogation 9
2. Siège social, dissolution et capacité et pouvoirs 11
3. Activités des administrations aéroportuaires 13
4. Investissement dans une autre personne morale 14

D. Partie 3 – Gouvernance d'entreprise (art. 59 à 99) 15
1. Application 15
2. Nomination et révocation des administrateurs 15
3. Administrateurs 17
4. Obligations du conseil, président et réunions 17
5. Comités du conseil 18
6. Vérificateur 19
7. Règles sur les conflits d'intérêts 20
8. Appels d'offres 20
9. Consultation 21

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

Page

E. Partie 4 – Obligations des administrations aéroportuaires (art. 100 à 118) 21
1. Application de la partie 4 et noms des aéroports 21
2. Utilisation du sol 22
3. Plan directeur de l'aéroport 22
4. Environnement 23
5. Normes de construction et de prévention des incendies 24
6. Acquisition de terrains 25
7. Autres obligations 25

F. Partie 5 – Communication et responsabilité (art. 119 à 141) 26
1. Application 26
2. Plan d'entreprise 26
3. États financiers 26
4. Rapport du vérificateur 27
5. Rapport annuel 27
6. Assemblée annuelle et réunion avec les organismes de sélection 27
7. Accès du public aux documents 28
8. Sondage, indicateurs de rendement et examens du rendement 28

G. Partie 6 – Redevances d'aéroport (art. 142 à 182) 29
1. Application 29
2. Imposition des redevances 29
3. Principes d'imposition et d'établissement et de révision des redevances 30
4. Règles relatives aux préavis et aux annonces 31
5. Consultations et observations 31
6. Date de prise d'effet 31
7. Appels 31
8. Autres dispositions visant les redevances passagers 31
9. Mise en conformité des redevances existantes 31
10. Saisie et rétention d'aéronefs 32

H. Partie 7 – Mesures de contrainte (art. 183 à 210) 32
1. Visites 32
2. Infractions et peines 33
3. Pénalités 34

I. Partie 8 – Modifications connexes, dispositions de coordination et entrée en vigueur (art. 211 à 215) 36

COMMENTAIRE 36

CANADA
LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

PROJET DE LOI C-27 : LOI SUR LES AÉROPORTS DU CANADA*

CONTEXTE

Le 20 mars 2003, l'honorable David Collenette, ministre des Transports, présentait à la Chambre des communes le projet de loi C-27 : Loi sur les aéroports du Canada. Dans un communiqué publié le même jour, le Ministre mentionnait que le projet de loi portait modernisation du régime de gestion des administrations aéroportuaires et établissait un cadre de divulgation et de reddition de comptes pour les principaux aéroports canadiens.

Le projet de loi comprend le texte d'une nouvelle politique nationale sur les aéroports, qui remplace la politique actuelle, annoncée en 1994, qui établissait le cadre grâce auquel le gouvernement fédéral a pu mettre en œuvre la commercialisation des aéroports dont il était propriétaire. Le projet de loi vient compléter le cadre législatif de l'infrastructure de transport du Canada (tous les modes), dans la même optique que d'autres initiatives législatives, telles que celles portant sur le système de navigation aérienne et sur les ports du Canada.

Le projet de loi énonce les attributions et responsabilités respectives du gouvernement fédéral et des exploitants des aéroports touchés.

Selon des fonctionnaires du ministère des Transports, le dépôt du projet de loi est l'aboutissement de cinq années d'études poussées, de consultations auprès des parties intéressées et d'élaboration de la politique. Il tient compte des recommandations issues de l'examen des baux des administrations aéroportuaires locales (1997-2000), du rapport d'octobre 2000 du vérificateur général, du rapport de juin 2001 du Comité d'examen de *Loi sur les transports au Canada*, du rapport de septembre 2002 de l'Observatrice indépendante de la transition de la

---

* Avertissement : Par souci de clarté, les propositions législatives du projet de loi décrit dans le présent résumé législatif sont énoncées comme si elles avaient déjà été adoptées ou étaient déjà en vigueur. Il ne faut pas oublier, cependant, qu'un projet de loi peut faire l'objet d'amendements au cours de son examen par la Chambre des communes et le Sénat, et qu'il est sans effet avant d'avoir été adopté par les deux chambres du Parlement, d'avoir reçu la sanction royale et d'être entré en vigueur.

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

restructuration de l'industrie du transport aérien et du vingt et unième rapport (mai 2002) du Comité permanent des comptes publics de la Chambre des communes (à propos des transferts des aéroports). Il s'appuie sur dix années d'expérience de dessaisissements et remplit aussi un des engagements pris dans le Livre blanc du gouvernement fédéral intitulé *Droit devant nous – Une vision pour les transports au Canada* (rendu public le 25 février 2003) et fait partie du programme du gouvernement relatif à la gouvernance dont il est question dans le discours du Trône de 2002.

DESCRIPTION ET ANALYSE

A. Titre abrégé, définitions, champ d'application et politique nationale des aéroports (art. 1 à 7)

1. Titre abrégé et définitions

Le projet de loi C-27 est intitulé Loi sur les aéroports du Canada (art. 1). L'article 2 donne les définitions nécessaires à son application.

2. Champ d'application

Le projet de loi lie Sa Majesté du chef du Canada ou d'une province (art. 3). Le projet de loi ne s'applique pas aux aéroports exploités sous l'autorité du ministre de la Défense nationale (art. 4).

Le gouverneur en conseil peut, par décret, modifier les annexes 1 ou 2 du projet de loi (art. 5). L'annexe 1 est la liste des administrations aéroportuaires, des aéroports et des dates de transfert, c'est-à-dire la date du transfert juridique de la gestion d'un aéroport du gouvernement fédéral à une administration aéroportuaire. Puisque certaines parties du projet de loi s'appliquent uniquement aux aéroports inscrits à l'annexe 1, un mécanisme s'impose pour modifier périodiquement cette liste. L'annexe 2 contient la liste des aéroports qui *ne sont ni* des aéroports exploités par des administrations aéroportuaires et inscrits à l'annexe 1, *ni* des aéroports exploités par les territoires, *ni* des aéroports où le trafic est supérieur à 200 000 embarquements et débarquements de passagers par année, *mais* qui sont néanmoins des aéroports considérés importants et donc régis par le projet de loi.

En cas d'incompatibilité entre un bail aéroportuaire antérieur consenti à un exploitant d'aéroport et les dispositions du projet de loi, ces dernières l'emportent (art. 6).

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

3. Politique nationale des aéroports

L'article 7 énonce la nouvelle politique nationale des aéroports, qui remplace la version de 1994, qui portait avant tout sur la commercialisation des aéroports de propriété fédérale.

D'après les porte-parole du Ministère, des changements importants se sont produits dans l'industrie aéronautique depuis 1994 et le nouvel énoncé rend mieux compte des intérêts des Canadiens et des besoins des milieux aéroportuaires.

B. Partie 1 – Attributions, pouvoirs et obligations (art. 8 à 34)

1. Attributions du Ministre

L'article 8 établit le rôle du ministre des Transports, qui est, relativement aux aéroports, de protéger l'intérêt public d'une manière compatible avec la politique nationale des aéroports exposée à l'article 7. Le Ministre peut, à tout moment, vérifier ou examiner ou demander qu'on vérifie ou examine les activités et affaires d'une administration aéroportuaire (par. 9(1)). Ce pouvoir est jugé nécessaire pour que le Ministre puisse s'acquitter du rôle que lui confie l'article 8. La personne menant la vérification ou l'examen a tous les pouvoirs d'un inspecteur, pouvoirs exposés à la partie 7 du projet de loi (par. 9(2)). Ces pouvoirs sont nécessaires pour que le vérificateur ou l'inspecteur dispose de tous les renseignements pertinents pour s'acquitter de son travail.

Seuls le Ministre ou une personne qu'il a expressément désignée par écrit peuvent exercer les pouvoirs conférés au Ministre par le projet de loi (art. 10). Cette disposition fait en sorte que les administrations aéroportuaires puissent prendre connaissance d'une preuve officielle de la délégation de pouvoirs du Ministre.

Aucune disposition du projet de loi ne peut porter atteinte au pouvoir conféré au Ministre par toute autre loi fédérale (art. 11).

Le paragraphe 12(1) dispose qu'un ordre donné par le Ministre en vertu du projet de loi n'est pas un texte réglementaire au sens de la *Loi sur les textes réglementaires*. D'après des fonctionnaires du Ministère, le Ministre ne donne un ordre qu'en des circonstances exceptionnelles et, dans les rares cas où il le fait, cet ordre doit être respecté, sinon immédiatement, du moins dans un *bref délai*. Ils signalent que les dispositions de *Loi sur les textes réglementaires* ne conviennent pas à une mise en application rapide de ces ordres.

L'ordre donné par le Ministre est définitif et non susceptible de recours judiciaire (par. 12(2)). En effet, le recours judiciaire pourrait nuire à la mise en application rapide d'un ordre. De plus, aucune action en dommages-intérêts ne peut être intentée à l'égard de mesures prises en application d'un ordre du Ministre (par. 12(3)). Le Ministre peut assortir des modalités qu'il estime indiquées tout ordre qu'il est autorisé à donner (par. 12(4)).

Le Ministre doit faire procéder à un examen de la nouvelle loi après la cinquième année suivant la sanction royale. Les deux Chambres doivent recevoir le rapport des résultats de l'examen dans les 15 premiers jours de séance après l'achèvement du rapport (art. 13).

2. Mesures d'urgence

Le paragraphe 14(1) dispose que le gouverneur en conseil a l'autorité de prendre, par décret, les mesures qu'il l'estime nécessaire pour protéger l'« infrastructure aéroportuaire essentielle » (ou d'ordonner à un exploitant d'aéroport ou à toute autre personne de les prendre) si, à son avis, l'exploitation des aéroports fait l'objet d'une perturbation extraordinaire, effective ou imminente (sauf un conflit de travail), ou que le fait de ne pas prendre ces mesures serait contraire aux intérêts des usagers ou du public et qu'aucune autre disposition du projet de loi ou d'une autre loi fédérale ne permet de corriger la situation ou d'y remédier. La raison en est, selon les porte-parole du Ministère, que le gouvernement fédéral doit pouvoir agir dans l'intérêt du public pour protéger l'infrastructure aéroportuaire essentielle du pays. Le décret ne vaut que pour 90 jours, mais peut être prolongé par le gouverneur en conseil pour une autre période de même durée (par. 14(2) et (3)). Le Ministre doit faire déposer le décret devant chaque Chambre du Parlement dans les sept premiers jours de séance suivant la date où il est pris (par. 14(4)). Le décret déposé est renvoyé pour examen au comité permanent désigné à cette fin par le Parlement (par. 14(5)). Les deux Chambres peuvent, par résolution, abroger le décret avant l'expiration des 30 jours de séance suivant le jour du dépôt du décret devant les deux Chambres du Parlement, auquel cas celui-ci cesse d'avoir effet le jour de l'adoption de la résolution ou le jour précisé à cette fin dans la résolution adoptée (par. 14(6)). Le décret n'est pas un texte réglementaire au sens de la *Loi sur les textes réglementaires* (par. 14(7)). Pour ce qui précède, on entend par « infrastructure aéroportuaire essentielle » ce qui suit (par. 14(8)) :

> installations, services, systèmes informatiques et biens qui permettent l'exploitation des aéroports et qui sont essentiels à la santé, à la sûreté, à la sécurité et au bien-être économique des Canadiens ou au fonctionnement efficace d'un ou de plusieurs gouvernements au Canada.

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

3. Rôle et obligations générales des exploitants d'aéroport

L'exploitant d'aéroport a pour rôle d'exploiter l'aéroport d'une manière compatible avec la politique nationale des aéroports et le projet de loi (art. 15).

Les exploitants d'aéroport fournissent au Ministre, selon les modalités qu'il établit (notamment de forme et de temps), les renseignements qu'il estime nécessaires pour l'exercice de ses attributions (art. 16). Les exploitants d'aéroport doivent prendre toutes les mesures nécessaires pour que le Canada puisse honorer ses obligations internationales dans le cadre d'accords bilatéraux et multilatéraux relatifs à l'aéronautique et au commerce (art. 17). Le Canada est partie signataire de nombres de conventions et de traités internationaux (p. ex. l'ALENA) et les aéroports jouent un rôle pour ce qui est du respect des obligations du Canada dans le cadre de ces accords.

Les exploitants d'aéroport qui desservent le trafic international doivent, bien en vue à l'arrivée des passagers internationaux, installer des panneaux leur souhaitant la bienvenue au Canada et exhiber le drapeau canadien; ils doivent aussi exhiber le drapeau canadien dans d'autres lieux en vue de l'aéroport (par. 18(1)). Le gouverneur en conseil peut prendre des règlements à cet égard (par. 18(2)). De plus, les exploitants d'aéroport doivent, dans leur établissement, aider le gouvernement à accueillir et à faciliter les visites officielles de dignitaires étrangers au Canada (art. 19).

Les exploitants d'aéroport doivent autoriser, dans leur aéroport, le décollage ou l'atterrissage sans frais de tous les aéronefs militaires canadiens et de tous les aéronefs civils propriété de Sa Majesté du chef du Canada et affectés exclusivement à son service ou appartenant à un gouvernement étranger, sauf ceux désignés par le gouverneur en conseil et pour lesquels des redevances peuvent être imposées (art. 20). Cette exception s'impose afin que les aéroports canadiens imposent des redevances à certains États qui, contrairement à la pratique internationale, exigent des droits des aéronefs d'État canadiens qui atterrissent à leurs aéroports ou en décollent.

L'article 21 touche les renseignements concernant les « redevances » définies à l'article 2 comme étant des redevances aéronautiques ou des redevances passagers ou les deux à la fois. L'article 2 précise que « redevance aéronautique » s'entend du droit exigé des transporteurs aériens ou autres exploitants d'aéronef pour l'utilisation par eux « d'installations et de services de l'aérogare et du côté piste » (également définis à l'art. 2), par exemple les

redevances d'atterrissage et les droits d'aérogare. La « redevance passagers » est définie à l'article 2 comme le droit imposé aux passagers pour l'utilisation par eux de ces installations et services. Il faut distinguer les redevances aéronautiques des redevances passagers, car certaines des exigences de la partie 6 à propos des redevances diffèrent selon qu'il s'agit de redevances aéronautiques ou de redevances passagers.

Sur demande, l'exploitant d'aéroport met à la disposition de quiconque en fait la demande un document d'information sur les redevances imposées à son aéroport : le montant de chaque redevance, les personnes visées par chacune et les conditions afférentes, ainsi que la méthode retenue par l'exploitant d'aéroport pour percevoir ces redevances (par. 21(1)). Les exploitants d'aéroport doivent afficher une version électronique de l'information sur leur site Internet, s'ils en ont un (par. 21(2)).

Les exploitants d'aéroport doivent aussi, sur demande, fournir au Ministre ou à un autre ministre désigné dans la *Loi sur la protection civile*, les installations, les terrains, les services et les ressources humaines voulus pour lui permettre de s'acquitter de ses obligations aux termes de cette loi (art. 22).

Sous réserve de deux exceptions précisées, aucun exploitant d'aéroport n'a le droit de communiquer des renseignements financiers, commerciaux ou techniques qui lui sont fournis par un transporteur aérien et qui sont traités de façon constante comme confidentiels par celui-ci (par. 23(1)). Une des exceptions est l'obligation qu'a l'exploitant d'aéroport de fournir l'information au Ministre en application de l'article 16 pour que celui-ci s'acquitte de ses responsabilités. L'autre est la divulgation faite de façon à ne pas identifier ou à ne pas permettre d'identifier le transporteur aérien (par. 23(2)).

4. Accès équitable aux installations aéroportuaires

Le paragraphe 24(1) oblige les autorités aéroportuaires et autres exploitants d'aéroport à fournir aux transporteurs aériens qui exploitent un aéronef à leur aéroport un accès équitable aux installations et à l'aérogare conformément aux sous-alinéas *a*)(i) à (iv) de la définition des « activités essentielles » de l'article 2. Toutefois, les exploitants d'aéroport ne sont pas tenus de construire une nouvelle installation ou une nouvelle aérogare ou de procéder à des travaux d'expansion pour se conformer à l'exigence sus-mentionnée (par. 24(2)). Quelques exceptions au paragraphe 24(1) sont exposées au paragraphe 24(3).

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

Selon le paragraphe 25(1), les exploitants d'aéroport doivent publier une déclaration précisant de quelle façon ils comptent respecter leurs obligations en matière d'accès équitable prévues à l'article 24. La déclaration, dont le contenu obligatoire est précisé au paragraphe 25(3), doit être publiée dans l'année suivant le jour où la personne devient un exploitant d'aéroport (par. 25(2)). La déclaration doit être actualisée en cas de changement à l'information touchant quelque élément de son contenu (par. 25(4)).

Le paragraphe 26(1) autorise le Ministre à ordonner à un exploitant d'aéroport de prendre toute mesure qui, à son avis, est nécessaire pour qu'il se conforme à ses obligations en matière d'accès équitable et prévues au paragraphe 24(1). Le paragraphe 26(2) confère aussi au Ministre le pouvoir de donner un ordre dans les circonstances qui y sont précisées.

5. Créneaux

Pour l'application du projet de loi, le « créneau » est défini à l'article 2 comme la période attribuée à une personne et au cours de laquelle l'atterrissage ou le décollage de l'aéronef qu'elle exploite à l'aéroport sont autorisés. Les créneaux sont la propriété de Sa Majesté du chef du Canada (art. 27). D'après les porte-parole du Ministère, la disponibilité et la durée des créneaux peuvent être un facteur important influant sur le niveau de concurrence des services aériens au Canada. Par conséquent, l'affirmation que les créneaux appartiennent à Sa Majesté fait en sorte que, au besoin, le gouvernement puisse intervenir pour garantir une saine gestion des créneaux.

Le paragraphe 28(1) autorise le Ministre à désigner par ordre tout aéroport où la coordination des créneaux est nécessaire, après avoir consulté l'exploitant de l'aéroport et NAV CANADA. Le Ministre peut préciser dans la désignation les périodes visées et le nombre maximal de créneaux qui peuvent être attribués pendant telle ou telle période. Le Ministre peut, par arrêté, annuler, demander ou renouveler une désignation (par. 28(2)).

Si le Ministre, par désignation, décide qu'un aéroport nécessite une coordination des créneaux ou si les transporteurs aériens utilisant l'aéroport, après avoir consulté l'exploitant de l'aéroport, estiment que la coordination est souhaitable, les transporteurs aériens et l'exploitant de l'aéroport peuvent, par entente, choisir un coordonnateur chargé de l'attribution des créneaux (par. 29(1)). Les transporteurs aériens et l'exploitant de l'aéroport peuvent s'entendre sur leur relation contractuelle avec le coordonnateur, y compris sur sa rémunération et leur responsabilité respective concernant le versement de cette rémunération (par. 29(2)). Si les

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

transporteurs aériens et l'exploitant de l'aéroport ne s'entendent pas sur le choix d'un coordonnateur ou sur leur relation contractuelle avec lui, le Ministre a le pouvoir de choisir le coordonnateur ou de décider des conditions de son engagement (par. 29(3)). Les coordonnateurs chargés de l'attribution des créneaux ne sont pas des agents de Sa Majesté du chef du Canada (par. 29(4)).

En application du paragraphe 30(1), le coordonnateur chargé de l'attribution des créneaux doit attribuer, renouveler et retirer des créneaux conformément aux règlements ou, à défaut de règlement, de manière conforme aux procédures d'attribution des créneaux en vigueur dans l'industrie internationale du transport aérien. Sous réserve de l'article 32, le coordonnateur peut attribuer, renouveler ou retirer des créneaux uniquement si l'exploitant de l'aéroport a confirmé la disponibilité, à l'aérogare, des installations et services nécessaires (par. 30(2)).

Selon le paragraphe 31(1), l'exploitant de l'aéroport et les transporteurs aériens qui utilisent l'aéroport doivent fournir au coordonnateur chargé de l'attribution des créneaux tout renseignement en leur possession et qui, de l'avis de ce dernier, est nécessaire à l'exécution de ses fonctions. Sous réserve des exceptions mentionnées plus loin, le coordonnateur ne doit pas divulguer de renseignements financiers, commerciaux ou techniques confidentiels fournis par un transporteur aérien ou un exploitant d'aéroport et traités de façon constante comme confidentiels par le transporteur aérien ou l'exploitant (par. 31(2)). Toutefois, l'information peut être divulguée si cela est fait de façon à ne pas divulguer l'identité de la source d'information (par. 31(4)). De plus, le coordonnateur doit fournir au Ministre l'information que celui-ci estime nécessaire à l'exercice de ses attributions (par. 31(3)).

Le paragraphe 32(1) permet au Ministre d'ordonner à un coordonnateur chargé de l'attribution des créneaux, ou à un exploitant d'aéroport, s'il n'y a pas de coordonnateur, d'attribuer, de renouveler ou de retirer un ou plusieurs créneaux à l'intérieur d'une période précisée si, de l'avis du Ministre, cette décision est nécessaire pour garantir un accès équitable aux créneaux aux transporteurs aériens canadiens fournissant des services de transport aérien intérieur. Le paragraphe 32(2) autorise le Ministre, avec l'aval du ministre des Affaires étrangères, à ordonner à un coordonnateur chargé de l'attribution des créneaux ou à l'exploitant de l'aéroport, s'il n'y a pas de coordonnateur, de retirer un créneau aux transporteurs étrangers ou de leur retirer un certain nombre de créneaux à l'intérieur d'une période déterminée. (Le gouvernement du Canada n'a pas actuellement le pouvoir de retirer des créneaux aux transporteurs

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

étrangers dans les aéroports canadiens.) L'ordre donné par le Ministre a préséance sur les règlements pris en application du projet de loi, dans la mesure de son incompatibilité (par. 32(3)).

Il est interdit, en application du paragraphe 33(1), à une personne à laquelle on a attribué un créneau, de le vendre ou de le céder. Toutefois, malgré cet interdit, la personne à laquelle on a attribué un créneau peut, conformément au règlement, prêter le créneau sans frais à une autre personne ou l'échanger pour un autre créneau. En l'absence de règlement, le prêt ou l'échange ne peut avoir lieu qu'après que le coordonnateur chargé de l'attribution des créneaux, ou s'il n'y a pas de coordonnateur, l'exploitant de l'aéroport en a été averti (par. 33(2)). Les porte-parole du Ministère précisent que l'interdiction de vente pure et simple ou de transfert permanent des créneaux est une protection contre la mauvaise utilisation des créneaux pour des raisons de concurrence, à savoir empêcher d'autres transporteurs aériens d'obtenir des créneaux.

L'article 34 permet au gouverneur en conseil de prendre des règlements sur les créneaux, y compris le choix de coordonnateurs chargés de l'attribution des créneaux, sur l'attribution, le renouvellement et le retrait des créneaux, de même que sur le prêt ou l'échange de créneaux.

C. Partie 2 – Prorogation et création des administrations aéroportuaires (art. 35 à 58)

1. Prorogation

Le paragraphe 35(1) prévoit que les autorités aéroportuaires constituées *sous régime fédéral* en vertu de la partie II de la *Loi sur les corporations canadiennes* sont inscrites à la colonne 1 de la partie 1 de l'annexe 1 et sont prorogées en tant que personnes morales sous le régime du projet de loi sous l'appellation qui leur est donné à la colonne 2 de la partie 1 de l'annexe 1. Le paragraphe 35(2) autorise le gouverneur en conseil à proroger, par décret, toute administration aéroportuaire constituée sous le régime d'une loi *provinciale* et dont le nom est inscrit à la colonne 1 de la partie 2 de l'annexe 1 en ajoutant cette administration à la colonne 2 de la partie 1 de l'annexe 1, après que la prorogation en tant que personne morale conformément au projet de loi a été autorisée par les lois de la province où elle est constituée. L'administration est alors prorogée sous le régime du projet de loi en tant que personne morale sous le nom indiqué à la colonne 2 de la partie 1 de l'annexe 1, le jour même où son nom est ajouté à la partie 1 de l'annexe 1.

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

Les actes constitutifs de chaque administration aéroportuaire, sauf ses règlements administratifs, perdent tout effet le jour de leur prorogation sous le régime du projet de loi (par. 35(3)). Les administrations aéroportuaires doivent, dans les trois mois de leur prorogation sous le régime du projet de loi, faire tenir au Ministre copie de leurs nouveaux règlements administratifs sous le régime du projet de loi. Les règlements administratifs existants demeurent en vigueur jusqu'à l'adoption des règlements administratifs les remplaçant (par. 35(4)).

Les désignations d'administrations aéroportuaires à titre d'administrations aéroportuaires désignées en application de la *Loi relative aux cessions d'aéroport (dispositions diverses)* demeurent en vigueur (par. 35(5)). Cette disposition s'impose pour que les avantages et les obligations découlant de la désignation d'administration aéroportuaire en vertu de cette loi ne disparaissent pas à l'entrée en vigueur du projet de loi.

La mention d'une administration aéroportuaire sous son nom, dans tout document antérieur à sa prorogation en tant que personne morale en vertu du projet de loi, est réputée être mention de l'administration aéroportuaire sous l'appellation avec laquelle elle est prorogée (par. 35(6)).

Le paragraphe 36(1) permet au gouverneur en conseil d'ajouter par décret le nom d'une nouvelle administration aéroportuaire à la partie 1 de l'annexe 1; le décret doit comporter le nom des premiers administrateurs de l'administration et contenir ses premiers règlements administratifs. Cette disposition permettra de créer de nouvelles administrations aéroportuaires dans l'avenir et de les assujettir au régime du projet de loi. Le jour où le nom d'une nouvelle administration aéroportuaire est ajouté à la partie 1 de l'annexe 1, elle devient une personne morale régie par le projet de loi (par. 36(2)).

Le paragraphe 37 dispose que les biens, les droits et les obligations d'une administration aéroportuaire prorogée en tant que personne morale sous le régime du projet de loi demeurent les biens, les droits et les obligations de la personne morale.

Selon le paragraphe 38(1), l'administration aéroportuaire inscrite à la partie 1 de l'annexe 1 doit déposer auprès du Ministre de nouveaux règlements administratifs sous le régime du projet de loi dans les *trois mois suivant l'entrée en vigueur de l'article*. Toute modification subséquente des règlements administratifs doit être déposée auprès du Ministre dans les 30 jours suivant son adoption. De la même façon, en application du paragraphe 38(2), l'administration aéroportuaire constituée sous le régime d'une loi provinciale et inscrite actuellement à la colonne 1 de la partie 2 de l'annexe 1, mais dont le nom est ajouté à la partie 1 de l'annexe 1 par

décret du gouverneur en conseil (mentionné au par. 35(2)), doit déposer auprès du Ministre de nouveaux règlements administratifs conformes au projet de loi dans les *trois mois suivant leur adoption*. Toute modification subséquente aux règlements administratifs doit être déposée auprès du Ministre dans les 30 jours suivant son adoption.

Si, de l'avis du Ministre, les règlements administratifs d'une administration aéroportuaire ne sont pas conformes au projet de loi, le Ministre peut, dans les 90 jours suivant le dépôt des règlements administratifs ou modifications, ordonner à l'administration de modifier ses règlements administratifs pour les rendre conformes et préciser dans son ordre la date à laquelle la modification doit être apportée (par. 38(3)). L'administration aéroportuaire doit informer sans retard les « organismes de sélection » (définis à l'art. 2) de toute modification à ses règlements administratifs (par. 38(4)). Tout règlement administratif (ou toute modification) non conforme à l'article 38 cesse d'être en vigueur (par. 38(5)).

En application de l'article 39, les règlements administratifs mentionnés à l'article 38 doivent comporter les dispositions voulues pour modifier le mode de proposition et de nomination des administrateurs pour le rendre conforme aux dispositions du projet de loi dès que possible et au plus tard dans le délai précisé a cet article.

Les règlements administratifs, plans ou autres documents que l'administration aéroportuaire doit adopter ou préparer sous le régime du projet de loi ne sont pas des textes réglementaires au sens de la *Loi sur les textes réglementaires* (art. 40). Cette disposition élimine la possibilité que ces documents soient considérés comme des textes réglementaires, ce qui aurait pour effet d'imposer l'obligation de publication officielle applicable aux textes réglementaires (en vertu de cette loi), lorsque les administrations aéroportuaires préparent ces documents.

2. Siège social, dissolution et capacité et pouvoirs

Le siège social d'une administration aéroportuaire doit être situé à l'aéroport qui lui a été loué ou à proximité, ou dans la municipalité la plus importante desservie par lui (art. 41).

Selon le paragraphe 42(1), le gouverneur en conseil peut, par décret, dissoudre une administration aéroportuaire en supprimant son nom de la partie 1 de l'annexe 1, s'il est convaincu que l'administration a honoré toutes ses obligations ou a constitué une provision suffisante pour les honorer. À sa dissolution, la totalité des biens de l'administration

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

aéroportuaire est cédée à Sa Majesté du chef du Canada ou, sinon, à l'entité chargée de remplacer l'administration aéroportuaire dissoute désignée par le Ministre (par. 42(2)).

En cas de dissolution, l'article 43 autorise le gouverneur en conseil à prendre un décret portant application de toute mesure nécessaire au transfert des biens d'une administration aéroportuaire et à la poursuite de l'exploitation de l'aéroport.

Le paragraphe 44(1) dispose que l'objet de l'administration aéroportuaire est d'exercer son « entreprise aéroportuaire » (définie à l'art. 2 comme étant une entreprise qui a pour objet d'exploiter, de gérer, d'entretenir et d'aménager un aéroport) en conformité avec le projet de loi. Dans la réalisation de son objet, l'administration aéroportuaire doit tenir compte des intérêts des usagers et de la contribution de l'aéroport au système de transport aérien national et à l'économie et au public de la région qu'il dessert (par. 44(2)).

L'administration aéroportuaire n'est pas mandataire de Sa Majesté du chef du Canada (art. 45). L'objet de cette disposition est de veiller à ce que Sa Majesté du chef du Canada ne devienne pas responsable des dettes des administrations aéroportuaires. Dans une relation mandant-mandataire, le mandant est responsable des activités du mandataire.

Le paragraphe 46(1) dispose que, sous réserve des autres dispositions du projet de loi, l'administration aéroportuaire a la capacité juridique d'une personne physique. De plus, elle peut prendre des règlements administratifs et émettre des obligations ou des débentures ou tout autre titre de créance (par. 46(2) et (3)). Puisqu'une personne physique ne peut prendre des règlements administratifs ni émettre des obligations ou des débentures, le projet de loi doit accorder explicitement ces pouvoirs.

L'administration aéroportuaire est une personne morale sans capital-actions. Elle doit affecter la totalité de ses recettes à la réalisation de son objet en conformité avec le projet de loi et ne peut procéder à aucune distribution de son excédent (art. 47). Cette disposition a pour objet de conserver aux administrations aéroportuaires leur statut d'organismes sans but lucratif et, ainsi, leur capacité d'exonération d'impôt.

L'article 48 autorise une administration aéroportuaire à investir l'argent de ses réserves, ou les montants non requis à court terme, uniquement dans les instruments financiers mentionnés dans ce paragraphe.

Lorsqu'elle a conclu une entente, l'administration aéroportuaire, ou son garant, ne peut prétendre que la transaction n'est pas valide parce que ses règlements administratifs n'autorisaient pas la transaction ou que l'administrateur de l'administration aéroportuaire, un

dirigeant ou un mandataire a outrepassé ses pouvoirs ou que les documents utilisés par ceux-ci n'étaient pas valides (par. 49(1)). Toutefois, ce qui précède ne s'applique pas si la personne qui a acquis des droits aux termes de la transaction savait ou aurait dû savoir que la partie agissant pour l'administration aéroportuaire outrepassait ses pouvoirs, que les règlements administratifs n'étaient pas respectés ou que les documents étaient invalides (par. 49(2)).

3. Activités des administrations aéroportuaires

Le paragraphe 50(1) dispose qu'une administration aéroportuaire ne peut posséder ou exploiter une entreprise qui n'est pas une « entreprise aéroportuaire » au sens de l'article 2, soit une entreprise qui a pour objet d'exploiter, de gérer, d'entretenir et d'aménager un aéroport. Le paragraphe 50(2) établit la règle générale concernant les activités qu'une administration aéroportuaire peut exercer dans son entreprise aéroportuaire. L'administration aéroportuaire doit exercer son entreprise aéroportuaire seule, sans conclure d'accord de coentreprise ni de contrat de société avec une autre personne (par. 50(3)). Elle ne peut exploiter une entreprise de transport aérien, ni être transporteur aérien, ni avoir une participation dans ce genre d'entreprise (par. 50(4)).

Aux termes du paragraphe 51(1), l'exécution des « activités essentielles » (définies à l'art. 2) est réservée *a*) à une administration aéroportuaire ou *b*) à une personne agissant au nom de l'administration aéroportuaire et qui satisfait aux conditions énoncées à l'alinéa 51(1)*b*). Dans l'exécution de ses activités essentielles, l'administration aéroportuaire peut conclure un contrat en vertu duquel une personne lui fournit des services pourvu que cette personne mène ses opérations avec l'administration dans des conditions commerciales et non à titre d'entité dans laquelle l'administration aurait une participation (par. 51(2)), tandis que le paragraphe 51(3) prévoit une exception.

Les « activités complémentaires » (définies à l'art. 2) ne peuvent être exécutées que par l'administration aéroportuaire elle-même, une personne morale mentionnée au paragraphe 54(1) ou une autre personne qui n'est pas une personne morale dans laquelle l'administration aéroportuaire a une participation (par. 52(1)), tandis que le paragraphe 52(2) prévoit une exception.

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

4. Investissement dans une autre personne morale

L'article 53 doit se lire avec le paragraphe 50(1) qui, comme nous l'avons mentionné, dispose qu'une administration aéroportuaire ne peut ni posséder ni exploiter aucune entreprise qui n'est pas une entreprise aéroportuaire au sens de l'article 2. Selon l'article 53, aucune administration aéroportuaire ne peut avoir une participation dans quelque entité, sauf une filiale ou une autre personne morale définie au paragraphe 54(1). De plus, aucune filiale ne peut avoir une participation dans quelque entité sauf une personne morale. Le terme « filiale » est défini à l'article 2 comme désignant une personne morale dont l'administration aéroportuaire détient plus de la moitié des actions, soit elle-même, soit par l'entremise d'une ou de plusieurs autres personnes morales dans lesquelles elle détient plus de la moitié des actions.

Le paragraphe 54(1) expose les critères auxquels doit satisfaire une personne morale sous contrôle canadien pour qu'une administration aéroportuaire puisse y avoir une participation. Le gouverneur en conseil peut préciser par règlement les critères applicables à ces personnes morales et ajouter de nouveaux critères (par. 54(2)).

La personne assumant la présidence d'une administration aéroportuaire ne peut assumer celle d'une personne morale sous contrôle canadien dans laquelle l'administration aéroportuaire a une participation au sens de l'article 54 et pas plus de 49 p. 100 des administrateurs de l'administration aéroportuaire ne peuvent être administrateurs de cette personne morale (par. 55(1)). Les personnes morales sous contrôle canadien dans lesquelles l'administration aéroportuaire peut avoir une participation aux conditions de l'article 54 doivent divulguer les détails des contrats supposant des dépenses supérieures à 100 000 $ et non adjugés dans le cadre d'un mécanisme public d'appel d'offres (par. 55(2)).

Le paragraphe 56(1), qui porte sur les filiales, doit se lire en même temps que l'article 53 susmentionné. Une filiale d'administration aéroportuaire doit satisfaire aux critères établis au paragraphe 56(1). Le gouverneur en conseil peut préciser par règlement ces critères et ajouter d'autres critères s'appliquant aux filiales (par. 56(2)). Le président d'une administration aéroportuaire ne peut assumer la présidence ou être premier dirigeant d'une filiale (par. 56(3)). Moins de 50 p. 100 des administrateurs de l'administration aéroportuaire peuvent être administrateurs d'une filiale (par. 56(4)).

Selon le paragraphe 57(1), une administration aéroportuaire peut investir dans d'autres personnes morales, au cours d'un exercice, le moindre 1) du montant par lequel 10 p. 100 de ses revenus bruts non consolidés de l'exercice précédent dépassent son engagement financier jusqu'à ce moment, et 2) de 2 p. 100 de ses revenus bruts non consolidés pour

l'exercice précédent. Le paragraphe 57(2) précise les éléments qui figurent au calcul de l'« engagement financier ». Selon paragraphe 57(3), une personne morale dans laquelle une administration aéroportuaire détient une participation doit verser annuellement à ses actionnaires un dividende d'un montant correspondant aux dispositions de ce paragraphe. Toutefois, le dividende ne sera pas versé si la personne morale risque ainsi la faillite (par. 57(4)). Le paragraphe 57(5) précise qu'une administration aéroportuaire ne peut détenir de participation dans une personne morale à moins que cette personne morale ne convienne d'indemniser l'administration portuaire de tout montant que cette dernière aura été tenue de verser pour cette personne morale, sauf le montant inclus dans l'engagement financier de l'administration aéroportuaire (calculé au par. 57(2)) relativement à cette personne morale.

Dans les 30 jours suivant l'entrée en vigueur de l'article 58, chaque administration aéroportuaire doit déposer auprès du Ministre un état du montant total de son engagement financier dans toute personne morale dans laquelle elle détient une participation, ainsi que le détail de ces investissements à l'entrée en vigueur de l'article en question (par. 58(1)). Malgré la limite de 10 p. 100 à l'engagement financier (par. 57(1)), le Ministre peut autoriser un dépassement de cette limite s'il l'estime nécessaire pour maintenir le contrôle canadien de la personne morale sous contrôle canadien mentionnée au paragraphe 54(1) ou d'une filiale, mentionnée au paragraphe 56(1), qui existait le 1er janvier 2003 (par. 58(2)). Le paragraphe 58(3) oblige toute administration aéroportuaire et toute autre personne morale dans laquelle celle-ci a une participation à satisfaire aux exigences des articles 53 à 57 (concernant les investissements dans d'autres personnes morales) dans les cinq ans suivant l'entrée en vigueur de l'article 58.

D. Partie 3 – Gouvernance d'entreprise (art. 59 à 99)

1. Application

La partie 3 s'applique aux administrations aéroportuaires inscrites à la partie 1 de l'annexe 1 (art. 59).

2. Nomination et révocation des administrateurs

Le conseil d'une administration aéroportuaire se compose d'au moins 11 et d'au plus 15 administrateurs, le nombre étant fixé dans les règlements administratifs de l'administration en question (art. 60). Les administrateurs sont nommés pour un mandat ne dépassant pas trois ans (par. 61(1)); leur mandat peut être renouvelé, mais la durée totale de

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

leur charge, après la date de transfert (définie à l'art. 2), ne doit généralement pas dépasser neuf ans (par. 61(2)). Exception à cette règle : la durée totale, après la date de transfert, des mandats détenus par un administrateur d'une administration aéroportuaire peut dépasser neuf ans, mais ne saurait dépasser 12 ans (par. 61(3)). Les administrateurs en poste le jour de la sanction royale peuvent continuer à occuper leur charge pour la moins longue des périodes suivantes : trois ans ou jusqu'à échéance de leur mandat (par. 61(4)). Les administrateurs en poste le jour de la sanction royale peuvent être nommés administrateurs s'ils satisfont aux exigences prévues par le projet de loi (par. 61(5)).

Les règlements administratifs d'une administration aéroportuaire doivent préciser la procédure applicable à la proposition de nomination, à la nomination et à la révocation des administrateurs (art. 62). L'article 63 établit les détails concernant la proposition de nomination ou la nomination des administrateurs, y compris les organismes de sélection participant au processus. Collectivement, les administrateurs doivent disposer des connaissances et des compétences nécessaires pour s'acquitter de leurs charges au conseil d'administration et posséder l'expérience nécessaire en droit, en génie, en comptabilité, en gestion et dans l'industrie du transport aérien (art. 64).

Lorsqu'un administrateur cesse d'occuper sa charge ou qu'un poste doit devenir vacant, l'administration aéroportuaire doit, sans délai, informer les organismes de sélection concernés (description à l'art. 63) de la vacance et leur présenter des renseignements concernant les qualités requises pour devenir administrateur, ainsi que des compétences, des connaissances et de l'expérience particulière nécessaires au conseil d'administration à ce moment (par. 65(1)). Les organismes de sélection doivent tenir compte de ces renseignements et consulter le comité de gouvernance établi par le conseil d'administration en conformité avec l'article 85, avant de procéder à la proposition de nomination ou à la nomination d'un administrateur (par. 65(2) et (3)).

Avant la nomination initiale de l'administrateur, l'administration aéroportuaire doit, à l'intention des personnes intéressées à devenir administrateurs, tenir au moins une séance d'information sur l'objet de l'administration aéroportuaire, les rôles respectifs de l'administration et du Ministre, ainsi que les pouvoirs, les devoirs et les fonctions des administrateurs (art. 66)

L'article 67 précise les circonstances dans lesquelles un *organisme de sélection* mentionné à l'article 63 peut ou, dans certains cas doit, révoquer la nomination d'un administrateur qu'il a nommé. De la même façon, l'article 68 précise les circonstances dans

lesquelles le *conseil d'administration* peut ou, dans certains cas doit, révoquer la nomination d'un administrateur qu'il a nommé.

L'administrateur peut démissionner en suivant la procédure établie à l'article 69, où est également précisée la date d'effet de la démission.

3. Administrateurs

L'article 70 précise en détail les activités, le contexte personnel et les rapports qui rendent une personne inapte à exercer la charge d'administrateur.

Les membres du conseil d'administration et les dirigeants des administrations aéroportuaires doivent, dans l'exercice de leurs pouvoirs et fonctions, agir avec honnêteté et de bonne foi en visant les meilleurs intérêts de l'administration et faire preuve du soin, de la diligence et de la compétence dont ferait preuve une personne prudente et avisée dans des circonstances comparables (par. 71(1)).

Le conseil d'administration ou un administrateur peut, conformément aux règlements administratifs et aux frais de l'administration aéroportuaire, retenir les services d'un professionnel indépendant pour permettre au conseil d'administration ou à l'administrateur d'exercer ses pouvoirs et fonctions (art. 72).

L'article 73 permet et, dans certains cas, exige d'indemniser un administrateur ou un dirigeant d'une administration aéroportuaire des frais et débours raisonnablement engagés à l'égard de procédures civiles, pénales, administratives, d'enquête ou autres qui le touche par suite de son association avec l'administration. L'article du projet de loi établit certaines limites.

4. Obligations du conseil, président et réunions

Le paragraphe 75(1) dispose que le conseil d'administration a la responsabilité d'établir les orientations stratégiques de l'administration aéroportuaire, de prendre les décisions importantes pour l'administration et de superviser la gestion de ses activités et affaires. Le paragraphe 72(2) donne une liste détaillée des fonctions que le conseil ne *saurait* déléguer.

L'article 76 exige du conseil qu'il élise un président parmi ses membres pour un mandat ne dépassant pas deux ans. Le mandat du président peut être renouvelé plus d'une fois.

Le conseil et chacun de ses comités doivent tenir des procès-verbaux de leurs réunions (art. 77). L'article 78 exige du conseil qu'il se réunisse aussi souvent que nécessaire, mais au moins quatre fois par an. Le conseil d'administration doit aussi se réunir à la demande

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

d'une majorité d'administrateurs ou si les organismes de sélection demandent une réunion en vertu de l'article 84. La présence de la majorité des membres du conseil d'administration constitue quorum (art. 79).

Le premier dirigeant a le droit d'assister aux réunions du conseil, sauf dans certains cas où le conseil peut décider de l'exclure (art. 80).

Sous réserve des exceptions précisées, les administrateurs peuvent participer aux réunions du conseil d'administration (ou de l'un de ses comités) par tout moyen de communication téléphonique, électronique ou autre permettant à tous les participants de communiquer adéquatement les uns avec les autres pendant la réunion (art. 81).

Selon l'article 82, une résolution écrite signée par la totalité des administrateurs habilités à voter sur cette résolution au cours d'une réunion du conseil d'administration (ou d'un comité du conseil) est aussi valide que si elle avait été adoptée à une réunion du conseil (ou du comité). La résolution doit être conservée avec le procès-verbal des réunions du conseil (ou du comité).

Un administrateur peut être en dissidence à l'égard de toute résolution adoptée ou de toute mesure prise à une réunion du conseil (ou du comité) uniquement s'il suit les procédures exposées à l'article 83.

Le paragraphe 84(1) exige que le conseil, à la demande d'au moins quatre organismes de sélection (au moins une d'entre eux étant une municipalité ou une administration régionale mentionnée au paragraphe 63(4) et au moins un, un organisme non gouvernemental mentionné au paragraphe 63(5)), tienne une assemblée extraordinaire pour débattre de toute question soulevée et invite tous les organismes de sélection à y assister. La présence des deux tiers de l'ensemble des administrateurs, y compris le président, constitue quorum de l'assemblée extraordinaire (par. 84(2)).

5. Comités du conseil

Le conseil *doit* créer un comité de gouvernance et un comité de vérification et *peut* créer tout autre comité qu'il estime nécessaire à l'exercice de ses fonctions (art. 85).

Le paragraphe 86(1) dispose que le *comité de gouvernance* se compose d'un nombre d'administrateurs inférieur à la majorité du nombre des membres du conseil d'administration établi en vertu de l'article 60, mais pas moins de trois. Le paragraphe 86(2) précise les attributions du comité de gouvernance. Le président peut convoquer une réunion du

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

comité à tout moment, mais doit convoquer une réunion à la demande d'un membre (par. 86(3)). Le comité peut se réunir aussi souvent que nécessaire et les membres doivent se réunir en personne au moins quatre fois par an (par. 86(4)).

De la même façon, le *comité de vérification* se compose d'un nombre d'administrateurs inférieur à la majorité du nombre des membres du conseil d'administration établi en vertu de l'article 60, mais pas moins de trois (par. 87(1)). Les membres du comité de vérification doivent posséder expérience et connaissances en matière de finances et de comptabilité et au moins l'un d'entre eux doit être membre en règle d'un institut ou d'une association de comptables constitué sous un régime provincial (par. 87(2)). Le président du conseil de l'administration aéroportuaire ne peut être le président du comité de vérification (par. 87(3)). Les attributions du comité de vérification sont précisées à l'article 88.

Le président du comité de vérification peut convoquer une réunion du comité à n'importe quel moment, mais doit en convoquer une à la demande du vérificateur *ou* d'un membre du comité (par. 89(1)). Comme le comité de gouvernance, le comité de vérification peut se réunir aussi souvent que nécessaire, mais ses membres doivent se réunir en personne au moins quatre fois par an (par. 89(2)). Selon le paragraphe 89(3), le comité doit inviter le vérificateur nommé aux termes de l'article 90 à toutes ses réunions et lui remettre copie de toute résolution que ses membres se proposent de signer en vertu de l'article 82. Le vérificateur doit assister à toute réunion de comité tenue au cours de son mandat, si un membre du comité en fait la demande (par. 89(4)). Un vérificateur qui assiste à une réunion de comité a le droit d'être entendu et de faire assumer ses dépenses par l'administration aéroportuaire (par. 89(5)).

6. Vérificateur

Le paragraphe 90(1) dispose que le conseil doit nommer un vérificateur de l'administration aéroportuaire pour un mandat renouvelable d'un an. Le paragraphe 90(2) dispose que le vérificateur peut être une personne ou un cabinet comptable. Il précise les compétences requises dans chaque cas. Habituellement, une personne ne peut occuper le poste de vérificateur pendant plus de cinq années consécutives et un cabinet comptable ne peut détenir ce poste pendant plus de dix années consécutives (par. 90(3)). Conformément à une disposition transitoire, un cabinet comptable qui, à l'entrée en vigueur de l'article 90, a occupé le poste de vérificateur pendant dix années consécutives ou plus peut continuer à occuper cette charge jusqu'à la fin de la deuxième année civile après l'entrée en vigueur de l'article (par. 90(4)). Une

personne physique ne peut être nommée à nouveau vérificateur avant l'expiration d'un délai de trois ans après qu'elle a cessé d'occuper cette charge, tandis qu'un cabinet comptable ne peut être renommé avant l'expiration d'un délai de cinq ans suivant la fin de sa charge (par. 90(5)). Le conseil doit immédiatement combler toute vacance au poste de vérificateur (par. 90(6)).

7. Règles sur les conflits d'intérêts

Toute administration aéroportuaire doit adopter dans son règlement administratif des règles régissant la conduite de ses administrateurs et dirigeants, notamment en matière de conflits d'intérêts (art. 91). L'article 92 précise certaines exigences concernant les règles relatives aux conflits d'intérêts.

Selon l'article 93, un administrateur ou dirigeant d'une administration aéroportuaire doit, d'une manière qui est précisée, divulguer à l'administration tout intérêt qu'il détient dans une transaction avec l'administration. L'administration aéroportuaire doit adopter des règlements administratifs à ce sujet.

Les règles sur les conflits d'intérêts doivent interdire aux administrateurs et aux dirigeants d'une administration aéroportuaire et aux personnes avec lesquelles ils sont liés d'accepter une rétribution ou un cadeau de toute personne essayant d'établir une relation avec l'administration, ou d'offrir une rétribution ou un cadeau à une telle personne (par. 94(1)). L'exception à cette règle touche les cadeaux qui ne sont pas de valeur suffisante pour être jugés déplacés et dont l'acceptation est conforme aux usages habituels en affaires (par. 94(2)). Pour ce qui précède, on entend par cadeaux les biens, services, avantages, hébergements ou promesses de faveurs de tout type (par. 94(3)).

Dans les 30 jours suivant l'adoption des règles sur les conflits d'intérêts et dans les 30 premiers jours suivant le début de chaque exercice, les administrateurs et dirigeants doivent remettre au conseil d'administration une déclaration écrite attestant qu'ils ont lu les règles et que, au meilleur de leur connaissance, ils s'y conforment (par. 95(1) et (3)). Une exigence analogue s'applique aux personnes avant qu'elles ne prennent leur charge en tant qu'administrateurs ou dirigeants (par. 95(2)).

8. Appels d'offres

En ce qui concerne les marchés qui donnent lieu à des dépenses dépassant 100 000 $ (ou toute limite plus élevée prescrite par décret du gouverneur en conseil) et qui ne

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

sont pas adjugés dans le cadre d'un mécanisme d'appel d'offres public, l'administration aéroportuaire doit divulguer le nom de la partie contractante, l'objet et la valeur du marché et les motifs pour lesquels on n'a pas procédé par appel d'offres public (par. 96(1) et (3)). L'administration aéroportuaire ne doit pas fractionner les marchés ou contrats pour éviter l'application de la disposition précédente (par. 96(2)).

9. Consultation

Selon le paragraphe 97(1), chaque administration aéroportuaire doit inviter les transporteurs aériens qui desservent son aéroport à la rencontrer au moins une fois par an. Chaque transporteur aérien peut être représenté par au plus trois administrateurs et dirigeants et l'administration aéroportuaire doit être représentée par son premier dirigeant, un autre dirigeant et le président ou, si ce dernier ne peut être présent, un autre administrateur. Ces réunions sont une tribune où les administrateurs et dirigeants de l'administration et des transporteurs peuvent débattre des questions stratégiques concernant l'aéroport (par. 97(2)).

Selon l'article 98, les règlements administratifs de l'administration aéroportuaire doivent comporter des mécanismes par lesquels celle-ci peut consulter la « collectivité qu'elle dessert », c'est-à-dire les passagers, les personnes vivant ou faisant des affaires près de l'aéroport et les personnes, sauf les transporteurs aériens, entretenant une relation d'affaires avec l'administration. Ces mécanismes doivent comprendre une tribune de discussion sur les questions liées à l'aéroport, conformément à l'article 99.

E. Partie 4 – Obligations des administrations aéroportuaires (art. 100 à 118)

1. Application de la partie 4 et noms des aéroports

Il est précisé à l'article 100 que la partie 4 s'applique à toutes les administrations aéroportuaires. Elle s'applique uniquement à un aéroport loué à une administration aéroportuaire par Sa Majesté du chef du Canada à la date de transfert (définie à l'art. 2).

L'article 101 interdit à une administration aéroportuaire de modifier le nom d'un aéroport sans le consentement écrit du Ministre. Toutefois, le gouverneur en conseil peut, par décret, ordonner à une administration aéroportuaire de modifier le nom d'un aéroport.

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

2. Utilisation du sol

Toute administration aéroportuaire doit se doter d'un plan d'utilisation du sol, le faire approuver par le Ministre et mener son entreprise aéroportuaire conformément à ce plan (art. 102). Les éléments que le plan doit nécessairement contenir sont précisés au paragraphe 103(1). Le gouverneur en conseil peut préciser par règlement le contenu des plans d'utilisation du sol des aéroports (par. 103(3)).

Selon le paragraphe 104(1), l'autorité aéroportuaire peut, en tout temps, présenter un plan modifié d'utilisation du sol à l'approbation du Ministre. Auparavant, l'administration aéroportuaire doit consulter les parties intéressées (par. 104(2)). L'administration aéroportuaire doit, avec le plan modifié, présenter un résumé des observations reçues lors de la consultation, la résolution du conseil approuvant le plan modifié et un état des conséquences sur le plan d'entreprise et le plan directeur (par. 104(3)). La décision du Ministre concernant l'approbation ou le rejet du plan modifié est définitive et non susceptible de recours judiciaire (par. 104(4)). Si le Ministre ne refuse pas d'approuver le projet de modification du plan d'utilisation du sol dans les 120 jours après avoir reçu le projet et tous les documents exigés en application du paragraphe 104(3), le Ministre est réputé l'avoir approuvé (par. 104(5)).

L'administration aéroportuaire doit consulter les autorités municipales, régionales et provinciales compétentes au sujet de l'utilisation envisagée ou actuelle des terrains situés à proximité d'un aéroport, afin de promouvoir une utilisation des terres compatible avec l'exploitation sécuritaire des aéroports et des aéronefs (art. 105).

3. Plan directeur de l'aéroport

Chaque administration aéroportuaire doit se doter d'un plan directeur et mener son entreprise aéroportuaire en conformité avec celui-ci (par. 106(1)). Le paragraphe 106(2) précise ce que doit contenir le plan. Le gouverneur en conseil peut prendre un règlement concernant son contenu (par. 106(3)).

Toute administration aéroportuaire doit présenter son plan directeur au Ministre dans un délai d'un an après l'entrée en vigueur de l'article 106 ou, dans le cas d'une nouvelle administration aéroportuaire, après que son nom a été ajouté à la partie 1 de l'annexe 1 (par. 106(4)). L'administration aéroportuaire doit mettre à jour son plan directeur et présenter à l'examen du Ministre le plan actualisé a) aux dix ans après la date de transfert, b) chaque fois

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

que, de l'avis de l'administration, une mise à jour est nécessaire et c) si, de l'avis du Ministre, le plan directeur n'est pas conforme au plan approuvé d'utilisation du sol (par. 106(5)).

Lors de la préparation ou de la mise à jour du plan directeur, l'administration aéroportuaire doit consulter les parties intéressées (par. 106(6)). L'administration aéroportuaire doit présenter son plan directeur ou la mise à jour de celui-ci avec un résumé des observations présentées lors de la consultation et la résolution du conseil approuvant le plan directeur ou sa mise à jour (par. 106(7)).

Selon le paragraphe 107(1), le Ministre peut examiner le plan directeur, original ou mis à jour, pour décider s'il est compatible avec le plan d'utilisation du sol approuvé pour l'administration aéroportuaire. Si le Ministre conclut que le plan n'est pas conforme au plan approuvé d'utilisation du sol, il peut souligner les incompatibilités et ordonner à l'administration aéroportuaire de les corriger (par. 107(2)). Selon le paragraphe 107(3), le Ministre ne peut donner d'ordre de ce genre à une administration après l'expiration d'un délai de 120 jours suivant la réception du plan et de tous les documents mentionnés au paragraphe 106(7).

4. Environnement

Toute administration aéroportuaire doit, après avoir consulté les transporteurs aériens et les locataires de l'aéroport, adopter un plan de gestion environnementale dans un délai d'un an après l'entrée en vigueur de l'article 108 ou, dans le cas d'une nouvelle administration aéroportuaire, après que son nom a été ajouté à la partie 1 de l'annexe 1 (par. 108(1)). Elle doit présenter sans délai au Ministre copie de ce plan, ainsi que tous les documents et renseignements connexes que le Ministre peut exiger (par. 108(2)). L'administration doit, aux trois ans, mettre à jour le plan et en présenter un exemplaire à jour au Ministre (par. 108(3)). Le plan doit comporter une description de la gestion environnementale à l'aéroport, y compris de la gestion des points énumérés au paragraphe 108(4). Le gouverneur en conseil peut prendre un règlement sur le contenu du plan de gestion environnementale (par. 108(5)).

Toute administration aéroportuaire doit veiller à ce que les systèmes de stockage installés à l'aéroport répondent aux normes énoncées dans les lignes directrices environnementales mentionnées au paragraphe 109(1). L'administration aéroportuaire doit faire tenir au Ministre un certificat d'une personne indépendante à l'égard de chaque système de stockage installé, attestant que l'administration a satisfait à son obligation concernant ce qui précède (par. 109(2)).

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

Toute administration aéroportuaire doit, sans délai, informer le Ministre par écrit en cas de rejet ou de déversement d'une substance dans l'environnement dans une quantité ou concentration ou dans des conditions de nature : *a*) à avoir, immédiatement ou à long terme, un effet nocif sur l'environnement ou sur la diversité biologique; *b*) à mettre en danger un élément de l'environnement essentiel à la vie; *c*) à constituer un danger pour la vie ou la santé humaines (par. 110(1)). L'administration aéroportuaire doit aussi donner au Ministre avis des mesures qu'elle prend pour mettre fin au rejet ou au déversement de cette substance et pour atténuer les dommages à l'environnement (par. 110(2)). Selon le paragraphe 110(3), le fonctionnement normal des aéronefs et des véhicules moteurs à l'aéroport n'est pas, en soi, un rejet de substance aux termes du paragraphe 110(1). Le paragraphe 110(4) oblige l'administration aéroportuaire à tenir un registre des déversements ou rejets, des mesures correctives ou de dépollution prises, ainsi que de toute mesure de suivi ou de surveillance et remettre copie du registre au Ministre sur demande.

L'article 111 autorise le gouverneur en conseil, par voie de règlement, à prendre toute mesure nécessaire pour veiller à ce que l'état d'un aéroport ne constitue pas un risque inacceptable pour l'environnement.

5. Normes de construction et de prévention des incendies

Toute administration aéroportuaire doit veiller à ce que tous les bâtiments aéroportuaires soient construits conformément aux normes prévues en matière de construction et de prévention et de suppression des incendies (par. 112(1)). L'administration aéroportuaire doit, sur demande, fournir au Ministre, relativement à chaque bâtiment construit à l'aéroport, un certificat établi par une personne indépendante et compétente attestant que le bâtiment respecte les normes susmentionnées (par. 112(2)).

Toute administration aéroportuaire doit veiller à ce que tous les bâtiments de l'aéroport soient exploités conformément aux normes précisées en matière de prévention et de suppression des incendies (par. 113(1) et (2)). L'administration aéroportuaire doit présenter au Ministre, dans les trois ans suivant l'entrée en vigueur de l'article 113, un certificat attestant que tous les bâtiments de l'aéroport sont exploités conformément aux normes mentionnées (par. 113(3)).

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

6. Acquisition de terrains

Si une administration aéroportuaire acquiert une participation dans un terrain (ou, dans la province de Québec, un droit se rapportant à un immeuble) nécessaire à l'exploitation ou à l'expansion d'une installation, des bâtiments de l'aérogare ou du réseau routier mentionnés à l'alinéa *a*) de la définition des « activités essentielles » de l'article 2, elle doit l'acquérir en son nom ou, avec l'accord du Ministre, au nom de Sa Majesté du chef du Canada (par. 114(1)). Le Ministre peut exiger que l'administration aéroportuaire transfère l'intérêt foncier à Sa Majesté du chef du Canada aux conditions que le Ministre peut imposer, pour une somme nominale et sans frais ou garantie ni autre restriction à l'endroit des terres (par. 114(2)). L'administration aéroportuaire ne peut, sans l'accord du Ministre, transférer à quiconque l'intérêt foncier ou le droit (par. 114(3)). Qui plus est, l'article 114 précise certaines autres exigences concernant l'acquisition de terrains par une administration aéroportuaire.

Dans les circonstances exposées à l'article 115, le Ministre peut, à la demande d'une administration aéroportuaire, demander au ministre compétent pour l'application de la partie 1 de la *Loi sur l'expropriation* d'exproprier un intérêt foncier (ou, au Québec, un droit se rapportant à un immeuble).

7. Autres obligations

Toute administration aéroportuaire doit exhiber bien en vue le drapeau national du Canada et installer bien en vue à certains endroits de l'aéroport des panneaux indiquant que celui-ci appartient au gouvernement du Canada (par. 116(1)). Le gouverneur en conseil peut prendre des règlements sur ce qui précède, ainsi que sur le contenu des panneaux d'affichage (par. 116(2)).

Certaines obligations découlant de la *Loi sur les langues officielles* s'appliquent aux administrations aéroportuaires relativement aux aéroports, comme si ces administrations étaient des établissements fédéraux et que les aérogares étaient des bureaux ou des installations de ces établissements (art. 117).

Le gouverneur en conseil peut, par décret, prendre toute mesure nécessaire au transfert des biens d'une administration aéroportuaire et à la poursuite de l'exploitation d'un aéroport à l'expiration ou à la résiliation d'un bail entre une administration aéroportuaire et Sa Majesté du chef du Canada à la date de transfert (art. 118).

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

F. Partie 5 – Communication et responsabilité (art. 119 à 141)

1. Application

La partie 5 du projet de loi s'applique à toutes les administrations aéroportuaires, ainsi qu'à certains autres exploitants d'aéroports visés à l'article 119.

Chaque exploitant d'aéroport visé au paragraphe 119(3) doit préparer des états financiers annuels concernant ses activités aéroportuaires (par. 120(1)). Les rapports annuels de ces exploitants d'aéroports doivent contenir un résumé des consultations avec les transporteurs aériens et la collectivité et une liste des autres documents relatifs à l'aéroport et disponibles au public, et préciser les endroits où on peut les consulter (par. 120(2)).

Les aéroports appartenant aux gouvernements du Yukon, des Territoires du Nord-Ouest et du Nunavut à Whitehorse, à Yellowknife et à Iqaluit respectivement, doivent préparer un rapport annuel comportant les éléments précisés à l'article 121.

Chaque exploitant d'aéroport mentionné à l'article 122 doit tenir une assemblée annuelle, à laquelle le public est invité, relativement à la conduite de ses entreprises aéroportuaires. L'exploitant d'aéroport doit présenter son rapport annuel lors de cette réunion et offrir aux membres du public l'occasion d'exprimer leur points de vue et de poser des questions.

2. Plan d'entreprise

Toute administration aéroportuaire doit, avant le début de son exercice, adopter un plan d'entreprise quinquennal pour ses aéroports (par. 123(1)). L'administration aéroportuaire doit consulter les transporteurs aériens qui desservent l'aéroport sur les facteurs dont il lui faut tenir compte dans la préparation de son plan d'entreprise, y compris les prévisions de trafic aérien (par. 123(2)). Le paragraphe 123(3) précise les éléments que doit contenir le plan d'entreprise.

3. États financiers

L'administration aéroportuaire doit présenter des états financiers trimestriels et annuels répondant aux exigences précisées à l'article 124. Ce même article autorise le gouverneur en conseil à indiquer par règlement le contenu obligatoire de ces états financiers.

L'administration aéroportuaire ne doit ni publier, ni diffuser ses états financiers annuels avant qu'ils aient été approuvés par le conseil et sans le rapport du vérificateur (art. 125).

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

4. Rapport du vérificateur

Le vérificateur de l'administration aéroportuaire doit vérifier les états financiers annuels de l'administration et lui remettre un rapport pour l'exercice sur lequel portait son mandat de vérification, dès que possible après la fin de cet exercice (art. 126). Le vérificateur doit aussi préparer des rapports supplémentaires contenant l'information précisée au paragraphe 127(1) et les présenter au conseil d'administration. L'administration aéroportuaire doit faire tenir copie de ces rapports au Ministre dans les 30 jours suivant leur réception (par. 127(2)).

Les administrateurs, dirigeants, employés, etc. de l'administration aéroportuaire et leurs prédécesseurs doivent, sur demande, fournir au vérificateur l'information et l'accès aux dossiers, documents, etc., qu'ils peuvent raisonnablement fournir et qui, de l'avis du vérificateur, sont nécessaires pour lui permettre de remplir son mandat (par. 128(1)). À la demande du vérificateur, les administrateurs de l'administration aéroportuaire doivent obtenir des administrateurs, dirigeants, employés, etc. de toute personne morale dans laquelle l'administration aéroportuaire détient une participation ou de leurs prédécesseurs, les renseignements et explications qu'ils peuvent raisonnablement fournir et qui, de l'avis du vérificateur, sont nécessaires pour lui permettre de remplir son mandat. Les administrateurs sont tenus de fournir au vérificateur ces renseignements et explications (par. 128(2)).

5. Rapport annuel

Toute administration aéroportuaire doit préparer un rapport annuel comportant les éléments précisés à l'article 129. Le gouverneur en conseil peut indiquer par règlement le contenu obligatoire des rapports annuels (art. 130).

6. Assemblée annuelle et réunion avec les organismes de sélection

L'administration aéroportuaire doit tenir une assemblée annuelle respectant les exigences précisées aux articles 131 et 132. De plus, toute administration aéroportuaire doit inviter les organismes de sélection à rencontrer au moins une fois par an une majorité des administrateurs, y compris le président et le premier dirigeant (par. 133(1)). Les rencontres avec les organismes de sélection ne devraient pas porter sur les affaires confidentielles de l'administration aéroportuaire (par. 133(2))

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

7. Accès du public aux documents

L'administration aéroportuaire est tenue de permettre, à son siège, l'accès aux documents énumérés à l'article 134, aux heures normales de bureau et, sur paiement de droits raisonnables, de fournir aux intéressés copie de ces documents. L'administration, si elle a un site Internet, doit y afficher la liste de ces documents (art. 134).

8. Sondage, indicateurs de rendement et examens du rendement

L'administration aéroportuaire doit, l'année précédant l'examen du rendement mentionné à l'article 138, effectuer, à l'aéroport que lui loue Sa Majesté du chef du Canada, un sondage sur le niveau de satisfaction des passagers à l'égard des services qu'elle leur fournit (art. 135).

L'administration aéroportuaire doit, dans un délai d'un an après l'entrée en vigueur de l'article 136, établir des indicateurs de rendement s'appliquant à ses activités (art. 136). Le gouverneur en conseil peut préciser par règlement le rendement applicable aux activités des administrations aéroportuaires (art. 137).

Le paragraphe 138(1) oblige le conseil d'administration d'une administration aéroportuaire à faire effectuer un examen de son entreprise et de ses affaires dans les six mois suivant chaque cinquième anniversaire de la date de transfert. Le rapport d'examen doit être expédié au conseil avant la fin de la période de six mois et être mis à la disposition de chaque organisme de sélection et du public dans les 30 jours suivant sa réception par le conseil. Le conseil doit choisir une personne chargée de l'examen au moyen d'un mécanisme public d'appel d'offres et ne peut sélectionner les personnes ou entreprises décrites au paragraphe 138(2). Le paragraphe 138(3) énonce les compétences requises de la personne choisie et le paragraphe 139(1), les éléments que doit contenir son rapport. Le gouverneur en conseil peut préciser par règlement le contenu obligatoire du rapport (par. 139(2)).

Selon l'article 140, l'administration aéroportuaire doit faire tenir copie de sa réponse aux conclusions de la personne chargée de l'examen à chaque organisme de sélection et cette personne dans les 120 jours suivant l'expiration de la période de six mois mentionnée au paragraphe 138(1). L'administration aéroportuaire doit aussi mettre une copie de sa réponse à la disposition du public dans ce même délai.

L'article 141 dispose que, si au moins quatre des organismes de sélection (dont au moins un doit être une municipalité ou une administration régionale mentionnée au par. 63(4) et au moins un doit être une entité non gouvernementale mentionnée au par. 63(5)) demandent une rencontre dans les 30 jours suivant la date à laquelle l'administration aéroportuaire leur a envoyé sa réponse au rapport de la personne chargée de l'examen, le conseil doit inviter tous les organismes de sélection et la personne chargée de l'examen à une réunion du conseil afin de discuter de tout point du rapport soulevé par un organisme de sélection, ainsi que de toute mesure à prendre par l'administration pour mettre en œuvre les recommandations du rapport, ou encore, des motifs pour lesquels il ne sera pas donné suite à celles-ci. La réunion doit avoir lieu dans les 21 jours suivant la demande formulée par les organismes de sélection.

G. Partie 6 – Redevances d'aéroport (art. 142 à 182)

1. Application

Le paragraphe 142(1) dispose que la partie 6 du projet de loi (sur les redevances) s'applique aux administrations aéroportuaires et aux exploitants d'aéroports mentionnés aux alinéas *c*) et *d*) de la définition de « exploitant d'aéroport » du paragraphe 2(1). En ce concerne les administrations aéroportuaires, la partie 6 ne s'applique qu'aux aéroports qui leur ont été loués par Sa Majesté du chef du Canada à la date de transfert. Sous réserve du paragraphe 142(3), la partie 6 ne s'applique pas aux gouvernements du Yukon, des Territoires du Nord-Ouest et du Nunavut, en tant qu'exploitants d'aéroports à l'égard des aéroports dont ils sont propriétaires à Whitehorse, à Yellowknife et à Iqaluit respectivement (par. 142(2)). Ces exploitants d'aéroports, s'ils établissent ou augmentent une redevance, doivent se conformer aux exigences énoncées au paragraphe 142(3).

2. Imposition des redevances

Le paragraphe 143(1) dispose qu'un exploitant d'aéroport peut imposer uniquement les redevances suivantes : *a*) une redevance qui existait immédiatement avant l'entrée en vigueur de cet article; *b*) une redevance qui a été établie ou révisée après l'entrée en vigueur de cet article conformément à la partie 6. Aucune personne fournissant, au nom de l'exploitant d'un aéroport, des installations et services de l'aérogare et du côté piste ne peut imposer de redevance (par. 143(2)).

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

3. Principes d'imposition et d'établissement et de révision des redevances

Les exploitants d'aéroport doivent respecter les principes énoncés au paragraphe 144(1), s'ils établissement ou révisent une « redevance ». La « redevance » est définie pour l'application du projet de loi à l'article 2 : redevance aéronautique ou redevance passagers (ou les deux à la fois). La « redevance aéronautique » désigne un droit exigé des transporteurs aériens ou autres exploitants d'aéronefs pour l'utilisation par eux d'installations et de services de l'aérogare et du côté piste. La « redevance passagers » est un droit exigé des passagers pour l'utilisation par eux d'installations et de services de l'aérogare et du côté piste.

Les exploitants d'aéroport doivent préciser la méthode d'établissement des redevances (et la réviser) conformément à la partie 6 (par. 145(1)). Les éléments que doit contenir la méthode d'établissement des redevances sont précisés au paragraphe 145(2). Dans le cas d'une redevance passagers utilisée pour financer un grand programme d'immobilisations, des infrastructures visées par un accord mentionné à l'alinéa 50(2)*c*) ou un programme désigné en vertu de l'article 176, la méthode doit expliquer les points mentionnés au paragraphe 145(3). L'exploitant d'aéroport doit expliquer les politiques et principes appliqués pour établir les droits autres que les redevances imposés aux transporteurs aériens (par. 145(4)).

Selon le paragraphe 146(1), les exploitants d'aéroport doivent donner préavis de toute méthode d'établissement des redevances qu'ils se proposent d'établir ou de réviser. Le paragraphe 146(2) précise les éléments que doit contenir le préavis.

L'exploitant d'aéroport doit, après avoir respecté les procédures mentionnées au paragraphe 147(1), annoncer sa décision sur la méthode d'établissement des redevances. Le paragraphe 147(2) précise les éléments que doit contenir l'annonce.

Les exploitants d'aéroport doivent donner préavis de toute proposition d'établir ou de majorer des redevances (par. 148(1)). Le paragraphe 148(6) précise les éléments que doit contenir le préavis concernant la proposition. Le préavis de proposition concernant une *redevance passagers* doit comporter des éléments supplémentaires précisés au paragraphe 148(7).

Selon le paragraphe 149(1), l'administration aéroportuaire doit, après s'être conformée aux exigences énoncées dans cette disposition, faire connaître sa décision sur sa proposition d'établir ou de majorer une redevance. Le paragraphe 149(2) précise les éléments que doit contenir l'annonce. Conformément au paragraphe 149(3), l'annonce concernant une décision relative à une *redevance passagers* doit *aussi* contenir les renseignements requis en vertu du paragraphe 148(7). Il est précisé au paragraphe 149(4) que l'annonce ne doit pas être faite avant la

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

date de clôture pour la réception des observations mentionnées à l'alinéa 148(6)*k*). L'exploitant d'aéroport qui réduit une redevance doit l'annoncer (par. 149(5)).

4. Règles relatives aux préavis et aux annonces

L'article 150 établit de façon générale les règles concernant les avis et annonces requis en vertu de certains articles du projet de loi.

5. Consultations et observations

L'article 151 comporte des dispositions concernant les rencontres publiques à tenir et les observations à formuler concernant les propositions des exploitants d'aéroport d'adopter ou de réviser leur méthodologie d'établissement de redevances.

6. Date de prise d'effet

L'article 152 contient des précisions sur la date à laquelle un exploitant d'aéroport peut donner effet à une redevance aéronautique ou à une redevance passagers. Il précise aussi les règles de préavis à ce propos.

7. Appels

Les articles 153 à 164 énoncent les règles détaillées concernant les appels devant l'Office canadien des transports à propos de redevances aéronautiques ou de redevances passagers nouvelles ou majorées. À ce propos, la décision de l'Office est sans appel (art. 163).

8. Autres dispositions visant les redevances passagers

Les articles 165 à 170 et 176 à 180 s'appliquent expressément aux redevances passagers et exposent un certain nombre de dispositions additionnelles à leur égard.

9. Mise en conformité des redevances existantes

Avant la date précisée à l'article 171, tout exploitant d'aéroport doit veiller à ce que toutes ses redevances soient conformes aux principes d'établissement (art. 171). L'exploitant d'aéroport doit faire une annonce à ce propos (art. 172).

On peut interjeter appel d'une redevance mentionnée dans une annonce devant l'Office canadien des transports au motif que la redevance n'est pas conforme aux principes

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

d'établissement (par. 174(1)). L'Office peut soit rejeter l'appel, soit déclarer que la redevance n'est pas conforme aux principes d'établissement (par. 174(2)). Si l'Office déclare que la redevance n'est pas conforme aux principes d'établissement, l'exploitant d'aéroport doit, dans les 30 jours suivant cette déclaration, donner un préavis de sa proposition de réviser la redevance conformément à l'article 148 ou annoncer que la redevance sera réduite (par. 174(3)). L'article 175 établit les cas particuliers où une redevance est réputée non conforme aux principes d'établissement.

10. Saisie et rétention d'aéronefs

Si une redevance n'est pas acquittée, l'exploitant d'aéroport, en plus des autres recours à sa disposition, peut obtenir une ordonnance du tribunal l'autorisant à saisir et à retenir l'aéronef (art. 181). Certains aéronefs, notamment ceux mentionnés par voie de règlement par le gouverneur en conseil, sont exemptés des dispositions de saisie et de rétention de l'article 181 (art. 182).

H. Partie 7 – Mesures de contrainte (art. 183 à 210)

1. Visites

L'article 183 autorise le Ministre à désigner, en qualité d'inspecteur pour l'administration du projet de loi, toute personne ou catégorie de personnes que le Ministre estime compétentes. Le Ministre doit remettre à chaque inspecteur un certificat de désignation précisant les modalités de sa désignation.

Le paragraphe 184(1) énumère les pouvoirs des inspecteurs pour l'administration du projet de loi. Le paragraphe 184(2) autorise les inspecteurs à avoir accès à tous les ordinateurs pour examiner les données qu'ils contiennent et à reproduire tout dossier à partir des données pour l'examiner.

Sur demande, l'inspecteur doit présenter son certificat de désignation, lorsqu'il exerce les pouvoirs prévus par le projet de loi (art. 185).

La personne responsable du lieu où pénètre l'inspecteur est tenue de lui offrir une aide raisonnable afin de lui permettre de s'acquitter de ses fonctions (art. 186).

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

2. Infractions et peines

L'article 187 interdit à toute personne de faire sciemment, que ce soit verbalement ou par écrit, des déclarations fausses ou trompeuses ou de fournir des renseignements faux ou trompeurs au Ministre, à un coordonnateur chargé de l'attribution des créneaux ou à toute personne agissant au nom du Ministre relativement à une question visée par le projet de loi. L'article 188 interdit à toute personne d'entraver sciemment l'action de l'inspecteur dans l'exercice de ses fonctions prévues par le projet de loi ou de lui faire des déclarations fausses ou trompeuses, soit verbalement, soit par écrit. L'article 189 interdit à toute personne de préparer sciemment ou d'aider sciemment une autre personne à préparer un document prévu par le projet de loi contenant une déclaration fausse sur un fait important ou omettant d'énoncer un fait important de sorte que le document devient trompeur.

Le fait de contrevenir aux articles 187, 188 ou 189, ou à un décret du gouverneur en conseil pris en application de l'article 14 visant à protéger une infrastructure aéroportuaire essentielle constitue une infraction punissable sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire entraînant, dans le cas d'une personne, une amende ne dépassant pas 50 000 $ ou, dans le cas d'une personne morale ou d'un exploitant d'aéroport, une amende ne dépassant pas 250 000 $ (art. 190).

Le fait de contrevenir à un décret du gouverneur en conseil (sauf en ce qui concerne l'infrastructure aéroportuaire essentielle), à un ordre du Ministre, à un ordre de l'Office concernant l'établissement des redevances ou à toute autre disposition du projet de loi ou du règlement (sauf les art. 187 à 189) constitue une infraction punissable sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire entraînant, dans le cas d'une personne, une amende ne dépassant pas 10 000 $ et, dans le cas d'une personne morale ou d'un exploitant d'aéroport, une amende ne dépassant pas 100 000 $ (art. 191).

Il est compté une infraction distincte visée aux articles 190 ou 191 pour chaque jour au cours duquel l'infraction est commise ou se poursuit (art. 192).

Les administrateurs ou dirigeants d'une personne morale qui a commis une infraction au projet de loi sont coupables de la même infraction, à moins que l'action ou l'omission constituant l'infraction ait été perpétrée à leur insu ou sans leur consentement ou qu'ils aient pris les précautions voulues pour empêcher l'infraction (art. 193).

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

3. Pénalités

Selon le paragraphe 194(1), le gouverneur en conseil peut, par règlement, établir un barème de pénalités et désigner les contraventions que l'on peut poursuivre en tant que violations visées par les pénalités. La peine maximale pour une violation visée au barème des pénalités est de 5 000 $ dans le cas d'une personne et de 50 000 $ dans le cas d'une personne morale ou d'un exploitant d'aéroport (par. 194(2)). Il est compté une violation distincte pour chaque jour au cours duquel la violation est commise ou se poursuit (par. 194(3)).

L'article 195 précise les critères dont il faut tenir compte dans chaque cas pour déterminer le montant de la pénalité.

L'article 196 établit un mécanisme à deux volets. Le fait de contrevenir à une directive, à un ordre, à une disposition, etc., désignée par voie de règlement pris en application du paragraphe 194(1) peut donner lieu à une procédure à titre de violation et faire l'objet d'une pénalité ou à titre d'infraction dans le cadre d'une procédure de déclaration de culpabilité par procédure sommaire. Le paragraphe 197(1) dispose que si une contravention est poursuivie à titre de violation, son auteur est passible d'une peine déterminée conformément au règlement établissant le barème des pénalités (en application de l'art. 194) ou aux critères établis à l'article 195. L'inspecteur qui croit qu'il y a eu violation doit dresser un procès-verbal à l'auteur présumé (par. 197(2)). Le paragraphe 197(3) précise les éléments que doit contenir le procès-verbal. L'inspecteur doit déposer une copie du procès-verbal et la preuve qu'il a été signifié au Tribunal d'appel des transports du Canada (par. 197(4)).

Si la personne acquitte la pénalité mentionnée au procès-verbal, elle est réputée avoir commis la violation et la procédure prend fin (art. 198). La personne qui n'acquitte pas la pénalité ni ne dépose de demande de révision est réputée avoir commis la violation (par. 199(1)). Si la personne ne paie pas l'amende ni ne demande de révision, le Tribunal doit délivrer au Ministre un certificat indiquant le montant de l'amende (par. 199(2)). Ce certificat est nécessaire en tant que preuve d'une créance de Sa Majesté du chef du Canada.

La personne qui fait opposition aux faits mentionnés dans le procès-verbal ou au montant de la pénalité doit déposer une requête en révision du procès-verbal par le Tribunal dans les 30 jours après avoir reçu l'avis, sauf si le Tribunal, sur demande, accorde prorogation du délai (par. 200(1)). Le Tribunal doit fixer la date, l'heure et le lieu de l'examen et en informer l'inspecteur et la personne qui a déposé la requête (par. 200(2)). L'inspecteur et la personne qui a

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

demandé la révision ont le droit de formuler leurs observations et de présenter leurs preuves (par. 200(3)). L'inspecteur doit établir, selon la prépondérance des probabilités, que la personne nommée au procès-verbal a commis la violation (par. 200(4)). Le conseiller saisi de l'affaire peut confirmer la décision de l'inspecteur ou y substituer sa propre décision (par. 200(5)).

Le Tribunal doit informer la personne nommée dans le procès-verbal et le Ministre de sa décision, ainsi que du droit d'appel de cette décision à un comité d'appel du Tribunal (art. 201). La personne qui a reçu l'avis de décision du Tribunal peut, dans les 30 jours de la réception de l'avis, appeler de cette décision à un comité d'appel du Tribunal (par. 202(1)). Aucun appel n'est autorisé si la personne nommée dans le procès-verbal ne s'est pas présentée à l'audience de révision, à moins que son absence n'ait un motif raisonnable (par. 202(2)). Le comité d'appel du Tribunal peut soit rejeter l'appel, soit l'accueillir, auquel cas il peut substituer sa décision à celle dont il est interjeté appel (par. 202(3)). Si le comité d'appel conclut qu'il y a eu violation, il doit sans retard en informer la personne concernée et lui préciser le montant à verser (par. 202(4)).

L'article 203 dispose que la violation n'est pas considérée comme une infraction. Par voie de conséquence, l'article 126 du *Code criminel* (concernant une infraction pour désobéissance à une loi) ne s'applique pas. La défense de diligence raisonnable est possible, si la violation fait l'objet d'une poursuite sous le régime des pénalités (art. 204). Le Ministre peut rendre publique toute violation, le nom de la personne qui l'a commise et le montant de la pénalité imposée (art. 205).

Les pénalités constituent des créances de Sa Majesté du chef du Canada et peuvent être recouvrées comme toute autre créance devant une juridiction compétente (par. 206(1)). Le recouvrement se prescrit par deux ans à compter de la date de l'exigibilité de la créance (par. 206(2)). Les pénalités sont payables au Receveur général (par. 206(3)).

Le Ministre peut établir un certificat de non-paiement de la partie en souffrance de toute créance liée à une pénalité (par. 207(1)).

Le certificat de non-paiement de toute partie impayée d'une pénalité, lorsqu'il est enregistré auprès d'une juridiction compétente, a le même effet qu'un jugement de cette juridiction pour la somme visée et les frais afférents (par. 207(2)). La raison en est qu'une ordonnance de la juridiction pourrait être nécessaire pour percevoir la somme impayée.

Toute procédure en violation ou pour une infraction se prescrit par deux ans à compter de la date où l'inspecteur a eu connaissance des éléments constitutifs de la violation ou

de l'infraction (par. 209(1)). Un document qui semble avoir été délivré par un inspecteur et attestant de la date à laquelle il a eu connaissance de l'infraction ou de la violation fait foi de cette date, sans qu'on ait à prouver l'authenticité de la signature et en l'absence de preuve du contraire (par. 209(2)).

En cas de non-observation d'une disposition du projet de loi, du règlement ou des règlements administratifs de l'exploitant d'aéroport, le Ministre peut, en plus de tout autre pouvoir qui lui est conféré, demander à toute juridiction compétente une ordonnance enjoignant à la personne visée de se conformer à cette disposition; en ce cas, ladite juridiction peut rendre cette ordonnance et toute autre ordonnance qu'elle estime utile (art. 210).

I. Partie 8 – Modifications connexes, dispositions de coordination et entrée en vigueur (art. 211 à 215)

Les articles 211 à 214 apportent des modifications connexes à d'autres lois et ajoutent une disposition de coordination avec une autre mesure législative. L'article 215 précise que l'entrée en vigueur des dispositions législatives (sauf l'amendement de coordination mentionné à l'art. 214) se fera à la date ou aux dates fixées par décret.

COMMENTAIRE

La presse a publié un certain nombre d'observations sur le projet de loi. Ainsi, un article intitulé « Airports bill flies into a storm; Legislation draws criticism from both sides; Collenette says transparency, changes needed » (le projet de loi sur les aéroports tourne en tempête; le projet de loi attire des critiques des deux parties; Collenette dit que la transparence et des changements s'imposent) a paru dans l'édition du *Toronto Star* du 21 mars 2003, le jour suivant le dépôt du projet de loi C-27 sur les aéroports canadiens à la Chambre des communes. Dans cet article, le Conseil des aéroports du Canada – qui représente les 30 aéroports canadiens que le projet de loi doit régir – a déclaré que si le projet de loi est adopté, il entraînera une montée en flèche des frais d'administration, particulièrement dans les installations plus modestes, et réduira la capacité des administrations aéroportuaires communautaires de gagner de l'argent au pire moment possible de l'histoire de l'aviation civile.

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

Selon le même journaliste, les transporteurs aériens se sont plaints de ce que le projet de loi ne leur donne pas vraiment de poids dans la façon dont les aéroports perçoivent et dépensent l'argent, en grande partie des passagers, et le mécanisme d'appel, selon eux, n'est pas suffisamment adéquat pour régler les contestations concernant les redevances d'atterrissage et les autres augmentations imposées aux transporteurs aériens.

À la même date, un article intitulé « Airport Act could hit flyers in pocketbook » (la loi sur les aéroports pourrait faire appel au porte-monnaie des voyageurs) paru dans le *Saint John Telegraph-Journal* sous la plume de Rob Robichaud, président et chef de la direction de l'Administration aéroportuaire métropolitaine de Moncton, faisait une mise en garde : si le projet de loi est adopté, il imposera des contraintes énormes aux petits aéroports en matière de coûts de financement et d'administration. Cela pourrait très bien se traduire par l'obligation de recruter du personnel supplémentaire et il faudra consacrer beaucoup plus de temps à l'aspect administratif. Ces coûts seront transmis aux clients, ce qui serait très malheureux.

L'article notait que le ministre des Transports, David Collenette, reconnaissait que le projet de loi pourrait se traduire par une lourdeur administrative accrue pour les exploitants d'aéroport, mais il soutenait en même temps qu'il en résulterait plus de transparence et une plus grande responsabilité redditionnelle dans la façon d'exploiter les aéroports du Canada. M. Collenette ajoutait que l'industrie du transport aérien pourrait également se plaindre et dire que le projet de loi ne va pas assez loin pour ce qui est d'aider à comprendre la façon dont sont fixés les frais d'améliorations aéroportuaires et les autres redevances imposées. De façon générale, les problèmes avaient été très rares, disait M. Collenette, mais le projet de loi devrait permettre d'accroître la rigueur de l'obligation de rendre compte dans l'avenir. Le Ministre ajoutait avoir travaillé avec les exploitants d'aéroport afin de régler certains points.

M. Robichaud répondait que l'adoption d'autres mesures législatives n'était pas la solution à retenir pour augmenter la responsabilité redditionnelle, ajoutant que les baux fonciers initiaux dans le cadre desquels les aéroports fédéraux ont été transférés aux administrations locales devraient suffire. Il soutenait qu'il existe beaucoup de mécanismes qui favorisent la transparence et demandait la raison pour laquelle il faudrait en ajouter.

Les porte-parole de nombre d'autres administrations aéroportuaires ont formulé des critiques analogues, qui ont paru dans les journaux dans tout le Canada.